Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 202 (6808) | 24 июля 1936 г., пятница | ЦЕНА 10 КОП.

Неувядаемой славой покрыли себя герои беспримерного перелета — Чкалов, Байдуков и Беляков.

Им, храбрейшим из храбрых соколов, шлют горячий привет и поздравления товарищ Сталин, вожди и руководители народов Советского Союза. Их имена — на устах миллионов советских людей.

Слава покорителям воздушных стихий! Слава сталинским соколам!

Николаевск на Амуре
Экипажу самолета АНТ-25

Чкалову, Байдукову, Белякову

Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета.

Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством.

Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении вам звания героев Советского Союза и выдаче денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, летчику Байдукову и штурману Белякову — по двадцать тысяч рублей.

Крепко жмем вам руки.

СТАЛИН, МОЛОТОВ, ОРДЖОНИКИДЗЕ, ВОРОШИЛОВ, ЖДАНОВ.



Композиция худ. **В. Сварога**

Храбрейшие из храбрых

Слава Чкалову, Байдукову, Белякову!

Миллионы глаз напряженно следили за полетом красной советской птицы «АНТ-25». Миллионы советских сердец бились в унисон с сердцами тройки отважных, безостановочно летевших по сталинскому маршруту — над океаном и морями, через льды и горы, леса и степи необ'ятного Союза ССР. Миллионы рук советских граждан крепко жмут руки героев-летчиков, которых не устрашили туман, бури, метели и пурга, не устрашили стихии, ставшие на пути к намеченной цели.

Цель, поставленная перед летчиками Сталиным, достигнута. Великий Северный воздушный путь открыт и завоеван. Трудно даже охватить сразу величие этой победы. Дерзкой мечтой еще совсем недавно могла показаться самая мысль о таком перелете. Но кому же и воплощать в реальность самые дерзкие, самые смелые мечты человечества, как не сталинскому поколению советских людей! Кому же и лететь первыми по этой трассе героев, как не сталинским питомцам — молодым соколам нашего народа!

Опасности поджидали героический экипаж буквально на каждом шагу. Арктика — страна не только неизведанных просторов, но и суровой природы, бурных стихий и коварных неожиданностей. Чкалов, Байдуков, Беляков знали обо всех этих трудностях. Но когда товарищ Сталин, глядя на карту-маршрут, спросил героев-летчиков: «ну, говорите по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?» — герои отвечали:

— Нет, товарищ Сталин, мы спокойны, мы готовы к старту!

В этом спокойствии, в этой уверенности — залог победы. Эта уверенность летчиков покоилась на всей мощи советской родины, уже создавшей могучую промышленность, способную производить сотни и тысячи чудесных стальных птиц. Нашими, советскими руками, из наших, советских материалов, на наших, советских заводах сделаны были и самолет «АНТ-25», и его мотор, и все приборы, нужные для этого беспримерного перелета. Руки советских авиаконструкторов, инженеров, мастеров, рабочих-стахановцев любовно отделывали каждую деталь этого самолета, ибо для победы в воздухе важна, необходима идеальная точность работы самолета — всех его деталей, всех его частиц. Поэтому громадная победа Чкалова, Байдукова и Белякова, победа советской авиации, есть и победа нашей социалистической промышленности, показавшей, что она *способна снабдить и Красную Армию* и Гражданский воздушный флот первоклассной техникой, первоклассными машинами.

Уверенность наших летчиков-героев питалась горячей любовью, которой окружены люди воздуха во всех уголках Союза Советских Социалистических Республик. Наша родина умеет ценить и любить своих героев. Кому же и чувствовать больше и чаще всего на себе эту любовь, как не сталинским соколам, в которых народ чтит отвагу, мужество, хладнокровие, настойчивость, мастерство, выдержку!

Наша, советская авиация — славная когорта смелых духом, ясных разумом, крепких сердцем большевиков. Не счесть подвигов, ими совершенных, и безмерны подвиги, которые еще покажут они, когда наступит грозный час испытаний. Прообраз этих будущих подвигов — в беспримерном перелете храбрейших из храбрых — Чкалова, Байдукова, Белякова. Их призвала к подвигу партия, им наметил великий маршрут Сталин. Об этом они рассказывают в публикуемой сегодня статье «Сталинский маршрут».

Для червяка сомнения не осталось никакого места в их сердцах, ибо они выполняли идею великого Сталина, по его слову шли на покорение стихии, как пойдут бесстрашно и против любого врага родины. Краткая, но богатейшая история советской авиации показывает, что для «червяка сомнения» нет и не будет места в душе любого советского летчика, когда задачи обороны родины призовут его на любой подвиг. Ясна будет цель и крепка рука на руле самолета.

Когда страна быть прикажет героем,
У нас героем становится любой,

— такова песенная формула советского патриотизма. И потому так ликует сегодня страна, потому так бурно приветствует советский народ новых храбрейших своих героев, что в их подвиге видит каждый советский патриот и себя, и своих близких, друзей, сограждан великой сталинской страны, которая перерождает людей, закаляет их волю к борьбе и победе. Посмотрите биографию Валерия Чкалова! Сын рабочего-котельщика и сам рабочий-кочегар, молодым парнишкой пришел он в авиацию, где воспитал в себе черты героя нашего времени, сформулированные Сталиным: ясность цели, настойчивость в деле достижения цели и твердость характера, ломающая все и всякие препятствия. Как отчетливо сказались эти черты характера и у Чкалова, и у Байдукова, и у Белякова в перелете — беспримерном и рекордном по дальности, по трудностям и опасностям пути! Сталинские выученики сломали все и всякие препятствия и победно завершили исторический перелет.

Счастлива наша страна, имеющая таких героев, и счастливы герои, имеющие родину, воздух которой полон тонов героизма. Вспоенные воздухом социализма, люди нашей родины еще дадут не один рекорд — и в авиации, и во всех других областях человеческого гения и науки. Беспримерный в истории человечества перелет Чкалова, Байдукова и Белякова — не только не предел наших мечтаний, но и не предел наших возможностей. Советские авиазаводы должны дать и дадут нашей авиации еще более прекрасные, еще более быстроходные, дальнополетные, устойчивые в любых условиях самолеты.

Советские летчики должны и будут летать дальше всех, выше всех, быстрее всех. Ибо за ними и с ними самая великая в мире страна — Союз Советских Социалистических Республик. Их воспитывает и вдохновляет наша партия, их согревает сталинская ласка, которая для советского летчика растопляет льды Арктики и рассеивает туманы высот.

Чкалов, Байдуков и Беляков получили высшую награду — Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов послали им свой братский привет и горячие поздравления: «Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством». Эти чувства наших вождей и руководителей целиком разделяет вся советская страна. Со всех уголков Советского Союза радио и телеграф несут слова восхищения экипажем советской красной птицы «АНТ-25», вся страна поет славу Чкалову, Байдукову и Белякову.

Слава храбрецам!
Слава героям!

Чкалову, Байдукову, Белякову

Горячо приветствую отважных летчиков — героев Советского Союза, совершивших исключительный по смелости перелет.

Нет сомнения, что, опираясь на достигнутое, советские летчики покажут новые образцы работы на пользу своего социалистического отечества.

В. ЧУБАРЬ.

(ТАСС).

Николаевск-на-Амуре, самолет «АНТ-25»,

тт. Чкалову, Байдукову, Белякову

Горячо поздравляем Вас с победой. Восхищены Вашим мужеством и блестящим летным мастерством.

23 июля 1936 г. **ГАМАРНИК. ТУХАЧЕВСКИЙ.**

ОТЕЦ ШТУРМАНА БЕЛЯКОВА — *товарищу СТАЛИНУ*

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Радостью и гордостью за нашу социалистическую родину, за нашу прекрасную авиацию, за весь героический экипаж замечательного воздушного корабля, в составе которого находится и мой сын, штурман Александр Беляков, наполнилось мое сердце, когда я узнал сегодня о блестящем исходе перелета. Я горжусь тем, что мой сын вместе с отважными летчиками — товарищами Чкаловым и Байдуковым успешно выполнили ваше задание. Первое мое слово признательности и благодарности вам, дорогой Иосиф Виссарионович, за сталинскую закалку, которую получил мой сын, за высокое доверие, которое вы ему оказали, поручив вместе с товарищами Чкаловым и Байдуковым осуществить этот беспримерный в истории полет.

Я, сын крепостного крестьянина, с большим трудом выбившийся до революции в учителя, счастлив, что дожил до нашей великой сталинской эпохи, когда все мои дети получили высшее образование (Александр — летчик-штурман, Михаил — летчик-наблюдатель и метеоролог, Татьяна — агроном), когда в нашей стране бьет ключом радостная и счастливая жизнь для миллионов.

Широка страна моя родная,
Много в ней лесов, полей и рек,
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек.

Мне уже 60 лет, но я крепок и бодр и горю страстным желанием вместе с моими детьми работать для дальнейшего процветания нашего социалистического отечества.

Да здравствует наша Всесоюзная коммунистическая партия большевиков!

Да здравствует наш любимый вождь товарищ Сталин!

Счастливый и преданный вам

ВАСИЛИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ БЕЛЯКОВ.

Колхоз села Починки, Ногинского района, Московской области.
Ногинск, 23/VII.

(ТАСС).

И. В. СТАЛИНУ

Спасибо Вам, дорогой товарищ Сталин, за то, что Вы дали нам такие изумительные условия для творческой и научно-исследовательской работы, при которых молодые советские конструкторы могли создать такие замечательные, мощные и надежные механизмы, как самолет «АНТ-25» и мотор «М-34».

Глубоко верю, что под Вашим дальновидным и мудрым руководством, в неустанной работе мы сможем овладеть еще более трудными техническими проблемами, которые Вы поставите перед нами, — на пользу мира во всем мире и для расцвета нашей дорогой родины СССР.

Главный конструктор мотора «М-34»
А. А. МИКУЛИН.

Июля 23 дня 1936 г.

Мужество и точность

ХАБАРОВСК, 23 июля. (Корр. «Правды»). Ваш корреспондент беседовал сегодня с пилотами Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота о полете Чкалова, Байдукова и Белякова. Пилоты говорят о полете восторженно, высказывания полны гордостью за отважный экипаж.

— Я знаю место, где сел Чкалов. В своих полетах по сахалинской линии не раз пролетал над ним, — говорит пилот первого класса орденоносец Мазурук. — Если бы посадка не была фактом, то трудно было бы верить в ее возможность. Это место, наиболее трудное для полетов. Здесь «кухня» дьявольских, коварных ветров, туманов, леденящих дыхание. В этом самом трудном для полетов месте отважный экипаж Чкалова бросил вызов стихии и вышел победителем.

Из Николаевска-на-Амуре сегодня возвратился пилот первого класса орденоносец Кононенко. Он рассказывает:

— Двадцать второго весь день была нелетная погода, все самолеты на Сахалинской трассе выжидали. Я находился на Охе и слушал радиограммы «АНТ-25». В туман и ветер никому и в голову не пришло бы лететь. Но за самолет Туполева мы не беспокоились. Волновала мысль — где сядут; кругом нет аэродромов.

— Сегодня пролетал над местом посадки Чкалова, видел красную машину, она стоит, как на аэродроме. Знаю место посадки. Там отмели, галька. Посадка самолета на колесах здесь требовала не только мужества, но и высокого мастерства. Полет и посадка Чкалова — блестящий пример выдержки и хладнокровия, героической воли, сталинского овладения техникой.

Начальник Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота Г. М. Поляков в беседе заявил: «Полет Чкалова — образец полетов на Север. Он учит нас, дальневосточных работников авиации, как надо летать. Победа «АНТ-25» вселяет еще большую уверенность в быстром освоении новых линий на Север, в ДВК. Бесстрашными, владеющими техникой людьми авиации, такими, как Чкалов, Байдуков и Беляков, — хотят быть сегодня пилоты ДВК. Пример славного экипажа волнует, зовет к работе над собой дальневосточных летчиков.

В. П. Чкалову, Г. Ф. Байдукову, А. В. Белякову

Ленинский комсомол восхищен вашей беспримерной отвагой, мужеством, блестящим мастерством! Ваш подвиг зажигает сердца советской молодежи пламенным стремлением к новым победам на счастье нашей родины и ее великого народа. Молодые люди учатся у вас выдержке, настойчивости, упорству в борьбе.

Горячо поздравляем вас, дорогие товарищи, с блестящим окончанием вашего героического перелета и твердо надеемся, что, окрыленные сталинской заботой и вниманием, советские пилоты будут летать не только выше, не только дальше, но и быстрее всех в мире.

ЦК ВЛКСМ.

Сталинский маршрут

В первых числах июня мы получили счастливую возможность беседовать с товарищем Сталиным — лучшим другом советских летчиков, изложить ему наш план полета и получить от него подробные и точные указания, куда нам лететь. Эта короткая беседа навсегда запала нам в душу, придала нам энергии, бодрости и смелости в выполнении ответственной летной задачи, которую поставил перед нами Иосиф Виссарионович Сталин.

Это было на одном из заседаний Центрального Комитета ВКП(б). Во время перерыва мы подошли к Серго Орджоникидзе и спросили его о судьбе нашего проекта дальнего перелета.

— Не сидится вам, — засмеялся Серго, — все лететь хотите. Машину нужно хорошо проверить.

Мы живо ответили, что машина, на которой собираемся лететь, — проверенная, хоть сегодня лети...

— Ладно, — сказал Серго, видя наше нетерпение. — Я вас с товарищем Сталиным сведу. Что он скажет...

Открывается дверь. Входит товарищ Сталин. Он подошел к нам, поздоровался, крепко пожал руки. И, улыбаясь, спрашивает:

— В чем дело? Чего вы хотите, тов. Чкалов?

Товарищ Сталин, видимо, по нашим возбужденным лицам понял, что мы чем-то взволнованы. В самом деле, настала решающая минута об'яснения с товарищем Сталиным. Одобрит он наш проект или отвергнет?

— Просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, сделать перелет к Северному полюсу.

Товарищ Орджоникидзе обращается к подошедшим товарищам Молотову, Ворошилову, Кагановичу и указывает на нас:

— Вот хотят лететь на Северный полюс!

Мы стоим смущенные и, волнуясь, ждем сталинского ответа.

Товарищ Сталин шутливо бросает:

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется не страшным — рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?..

— Да ведь машина хорошая, мотор хороший. И риска мало, товарищ Сталин.

Сталин продолжает чуть-чуть подшучивать над нами, затем уже серьезным тоном об'ясняет нам, что условия полета у Северного полюса мало изучены. Надо хорошо и подробно все изучить, чтобы нарвника уж лететь... Наш Союз необ'ятен. Летайте через нашу территорию.

И, помолчав, внимательно взглянув на нас, неожиданно добавляет:

— Вот вам маршрут для полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке.

Это было столь неожиданно, что мы не сразу могли ответить. Мысленно каждый из нас охватывает предложенный Сталиным маршрут полета. Какие огромные пространства, сколько белых пятен на пути, сколько новизны в этом пути. Товарищ Сталин выдвинул перед нами новую летную задачу, связанную с нашей родиной. Он знал, ЧТО предложить советским летчикам. И мы с радостью, горячо приняли сталинский проект перелета.

И на другой день мы приступили к энергичной подготовке к полету. До последних дней мы чувствовали на себе сталинскую заботу. За несколько дней до отлета весь экипаж самолета — Чкалов, Байдуков, Беляков были вызваны в Кремль. Войдя в кабинет, мы увидели товарищей Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ежова, Межлаука, М. М. Кагановича. Товарищ Сталин поздоровался с нами и сказал:

— Докладывайте, тов. Чкалов.

Чкалов попросил разрешения повесить карту перелета. Товарищ Сталин разрешил. Чкалов повесил карту и стал подробно об'яснять маршрут перелета.

— Почему вы избрали такой северный вариант? — спросил товарищ Сталин.

Чкалов ответил, что этот вариант наиболее интересный, так как советские летчики должны проникать все дальше на север. Прощаясь с нами, товарищ Сталин шутливо спросил, указывая на сердце:

— Ну, говорите по-совести, как у вас там, все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?

— Нет, товарищ Сталин, мы спокойны, мы готовы к старту.

Товарищ Сталин тепло и дружески сказал:

— Ну, хорошо, пусть будет по-вашему.

Мы вышли из Кремля радостные, взволнованные напутственным словом товарища Сталина. Все, что мы делали на земле и в воздухе во время тренировочных полетов, — все было связано с именем Сталина. Ведь идея перелета принадлежит вождю народов товарищу Сталину, который воодушевил нас на дальний перелет во славу и на благо нашей родины.

Летчики **ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ, ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.**

Ведущему инженеру ЦАГИ тов. Е. К. Стоману, бортмеханику тов. В. И. Берднику

Экипаж самолета «АНТ-25» благодарит вас за *отличную подготовку материальной* части. Ваши забота и внимание ко всем деталям самолета, безукоризненная точность в работе и заслуживающая высокой похвалы энергия дали нам возможность *выполнить поставленное задание.*

Еще раз спасибо, товарищи!

В. ЧКАЛОВ, Г. БАЙДУКОВ, А. БЕЛЯКОВ.

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА «АНТ-25» тт. ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ

Шлем горячий привет Советской Украины бесстрашным сынам нашей социалистической родины. Восхищены вашим геройским беспримерным перелетом, который открывает новую блестящую страницу в истории советской авиации. Уверены, что замечательный ваш пример увлечет тысячи советских летчиков, механиков, конструкторов, инженеров, зажжет нашу лучшую молодежь новым энтузиазмом в борьбе за дальнейшее завоевание воздуха, за прочное освоение Арктики, за укрепление мощи нашей великой советской родины в воздухе, на земле и на воде.

Косиор, Постышев, Петровский, Любченко, Балицкий, Якир, Попов, Затонский, Шелехес, Сухомлин, Хатаевич, Демченко, Саркисов, Вегер, Чернявский, Шлихтер.



Тов. Е. К. Стоман.

«ФРАНЦУЗСКАЯ АВИАЦИЯ ПРАЗДНУЕТ НОВЫЙ УСПЕХ АВИАЦИИ СССР»

Приветствие от министра авиации Франции Пьера Кот

Французский министр авиации Пьер Кот в заявлении, сделанном по телефону редакции газеты «Правда» по поводу перелета Чкалова, Байдукова и Белякова, сказал следующее:

«Это — замечательный перелет, совершенный в чрезвычайно трудных условиях, над почти неисследованной местностью. Французские летчики чрезвычайно обрадованы, что наши друзья — советские летчики — совершили столь отважный и ответственный перелет. *Французская авиация празднует новый* успех авиации СССР. Я лично горячо поздравляю Чкалова, Байдукова и Белякова и желаю советской авиации дальнейших успехов».

—о—

ВЕЛИЧЕСТВЕННОЕ ДОСТИЖЕНИЕ

Поздравление Мишеля Вибо

Известный французский авиаконструктор инженер Мишель Вибо сообщил по телефону редакции «Правды» свое мнение о перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова:

«Этот перелет является величественным достижением советской авиации. Он тем более великолепен, что отважным летчикам пришлось совершить его над ледяной пустыней. Достижения советской авиации вызывают во мне подлинный энтузиазм. Я горячо поздравляю экипаж самолета «АНТ-25». Я надеюсь, что они в ближайшее же время дадут новый, еще более яркий образец длительного перелета.

МИШЕЛЬ ВИБО».

—о—

АГЕНТСТВО РЕЙТЕР О ПОЛЕТЕ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ

ЛОНДОН, 23 июля. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает из Москвы, что мировой рекорд беспосадочного полета, установленный французскими пилотами Кодосом и Россі, побит советскими летчиками Чкаловым, Байдуковым и Беляковым на советском самолете, начавшими свой полет из Москвы 20 июля и, по официальным данным, пролетевшими 9.374 клм. В сообщении отмечается, что советские летчики встретили на своем пути исключительно плохую погоду и что во все время полета самолет поддерживал непрерывную связь с Москвой.

Как мы готовили самолет

Подготовка самолета к дальнему перелету — большая, кропотливая работа. Вся материальная часть машины должна быть абсолютно надежной и выносливой. Самолет выходит в такой перелет сильно перегруженным, он берет с собой максимальный запас горючего. Поэтому машину нужно было очень хорошо изучить, тщательно испытать, точно замерить все аэродинамические данные. Малейшая ошибка, скажем, в расчетах расхода горючего, может сорвать полет.

При подготовке самолета «АНТ-25» для перелета тт. Чкалова, Байдукова и Белякова особое внимание было уделено именно надежности и точности.

Сложный механизм самолета, его многочисленные трубопроводы для бензина, масла и воды, сложная электрическая и воздушная сеть требовали от технического состава, подготавливавшего самолет, весьма высокой квалификации. Каждый узел самолета, все болтовые соединения были неоднократно просмотрены и проверены. После каждого полета все сложное моторное хозяйство тщательно исследовалось. Малейшая капля масла, воды или бензина, обнаруженная здесь, свидетельствовала бы о неплотном присоединении, что при длительном полете может повести к нарушению правильного питания мотора. Все должно быть герметично! Ни один трубопровод не должен вибрировать. Все сложное оборудование самолета должно работать, как хороший часовой механизм.

Особо важным был вопрос об оборудовании самолета приборами для вождения вслепую в трудных условиях Арктики. Было отобрано все лучшее до последних новинок в области аэронавигационных приборов и после тщательного исследования установлено на самолет. Каждый прибор был испытан в лаборатории завода, затем подвергся строгой проверке на самолете в условиях полета.

Сложное снаряжение и радиооборудование мы разместили на самолете так, чтобы всем можно было удобно пользоваться и чтобы вместе с тем отважные пилоты не были стеснены.

Путь самолета «АНТ-25» пролегал и над сушей и над морем. Надо было предусмотреть возможность вынужденной посадки на воду и сделать ее безопасной. В ЦАГИ была проведена большая исследовательская работа, на основании которой в крылья самолета были вложены мешки из прорезиненной ткани, повышающие пловучесть самолета.

Полет в Арктику потребовал отопления кабины. Для этого пришлось провести испытания безопасности системы отопления в пожарном отношении и сделать анализ воздуха в кабине. Малейшее содержание углекислоты в воздухе кабины могло бы вызвать угорание экипажа, которому предстояло нести труднейшую вахту в течение трех суток.

Взлет по бетонной дорожке с перегруженным самолетом представляет собой большую трудность. Нужно огромное мастерство летчика, чтобы итти строго по прямой линии, без толчков поднять в воздух самолет, нагрузка которого почти вдвое превышает его собственный вес. Был проведен ряд полетов с постепенно повышающимся весом. Тут точно определялись взлетные свойства самолета.

Накануне старта технический состав снова и снова проверил все мельчайшие детали самолета. С лупой в руках мы осматривали все соединения, все управление.

Но вот старт разрешен. Потребовалась кропотливая, требующая исключительной четкости и сугубой чистоты, заправка аппарата бензином. Раньше самолет был взвешен пустым. Чтобы избегнуть малейших ошибок, отсчет по весам вели три человека и затем сверяли результаты. Так же взвешивали горючее. В каждый из баков надо было залить строго определенное количество горючего, так как его вес разгружает в полете длинные, эластичные крылья красавца-самолета. После заливки бензина самолет был вновь взвешен.

Механическими тягачами, медленно, со всеми необходимыми мерами предосторожности, самолет был перевезен к самому концу дорожки.

Так самолет был подготовлен к старту.

Испытанным, опытным, до педантичности аккуратным должен быть технический состав, подготавливающий самолет к дальнему перелету. Всеми этими качествами обладают борт-механик Бердник и его помощник борт-механик Каталанов.

Успешно завершенный перелет указывает, что подготовка была прекрасной. Радиосообщения отважных летчиков неизменно начинались: «все в порядке». Слова эти отзывались в наших сердцах радостью и гордостью.

Я горжусь тем, что мне была поручена работа по подготовке самолета. Я бесконечно счастлив, что вложил в эту работу свой 22-летний опыт и подготовил самолет к труднейшему полету, равного которому не было еще в авиации.

Мой сердечный привет доблестным друзьям героям-летчикам Чкалову, Байдукову и Белякову.

Ведущий инженер Е. К. СТОМАН.

ЧУДЕСНЫЙ ПЕРЕЛЕТ, ОБРАЗЦОВАЯ ПОДГОТОВКА

Луи Блерио о перелете

Знаменитый авиатор и авиаконструктор *инженер Луи Блерио, совершивший* в 1909 году исторический перелет из Франции в Англию через Ламанш, сообщил по телефону редакции «Правды» свое мнение о перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова:

«Я только-что узнал из газет о прекрасном перелете, совершенном тремя советскими летчиками. Этот перелет будет иметь большое значение, поскольку он сопровождался длительной, образцовой подготовкой и был совершен в чрезвычайно трудных условиях. Советские летчики выбрали трассу, проходившую по совершенно неисследованным районам. Они сами предпочли тяжелую борьбу с трудностями установлению рекорда в более легких условиях.

Я был бы рад познакомиться с конструктором моноплана «АНТ-25» Туполевым и надеюсь его увидеть в Париже во время предстоящей в ноябре международной авиационной выставки.

ЛУИ БЛЕРИО».

ВЫДАЮЩИЙСЯ УСПЕХ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Заявление секретаря британского общества авиаконструкторов

ЛОНДОН, 23 июля. (Соб. корр. «Правды»). Секретарь британского общества авиаконструкторов Бойер заявил вашему корреспонденту:

«Искренне поздравляю советскую авиацию с таким выдающимся достижением, как полет Чкалова и его товарищей. Британские авиационные круги с большим интересом следили за этим полетом. Всему миру было дано еще одно блестящее подтверждение выдающегося мастерства советского летного состава, а также высокого качества советских самолетов и моторов. «АНТ-25» представляет собой интересную и оригинальную конструкцию, которая сделала бы честь авиапромышленности любой передовой западноевропейской страны.

Перелет через неисследованные арктические области несомненно будет способствовать развитию воздушных сообщений на необ'ятной территории Советского Союза».

«АНТ-25» — гордость воздушного флота

Слишком велико волнение от восхищения и гордости достигнутой победы героического экипажа самолета «АНТ-25». Нет сомнения, что успех перелета поставит перед нами ряд новых задач и в науке и в технике воздушного флота. Одной из таких задач является борьба с обледенением самолетов.

Перелет на дальность по прямой, совершенный В. П. Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым, является также показателем высокой авиационной культуры нашего Союза. В одинаковой степени на высоте своего положения оказались: экипаж самолета, сам самолет «АНТ-25», организация перелета и связь. Об исключительном искусстве в своем деле и героизме летчиков говорить не приходится.

Мы ограничимся вопросами технического совершенства самой машины «АНТ-25» и подготовки ее к полету Москва—Петропавловск.

При создании в ЦАГИ этого самолета *необходимо было* решить ряд новых вопросов, возникших в связи со специальным назначением самолета.

Для улучшения аэродинамических качеств самолета и его летных свойств пришлось значительно увеличить размах крыла. Увеличение крыла способствует возникновению в полете вибраций. Однако тщательно проведенное исследование этого вопроса в институте показало, что при некоторой жесткости крыла размах его может быть увеличен. На самолете «АНТ-25» поставлено крыло с размахом на 25 проц. больше размаха крыльев, обычно конструируемых для дальних машин за границей.

Уменьшение лобовых сопротивлений достигнуто с помощью тщательной отделки и отполировки поверхности, использованием наиболее выгодной с этой точки зрения конструктивной формы самолета в виде моноплана со свободно несущим крылом, расположенным в нижней части фюзеляжа, убиранием шасси в полете и применением в местах стыка плавных форм перехода («зализывание»).

Убирание шасси в полете предоставляет возможность самолету производить посадку на воду. Для повышения пловучести самолета в крыльях его помещены баллоны из прорезиненной ткани со сжатым воздухом.

Баки с бензином помещены в крыле самолета и по всей конструкции придают крылу необходимую жесткость.

Кабина обогревается системой труб внутри фюзеляжа. По трубам движутся отработанные газы от мотора. Температуру внутри кабины можно регулировать.

Все указанные особенности конструкции самолета наилучшим образом отвечают требованиям дальних полетов в Арктике или на больших высотах. Бесперебойный полет гарантирует выпущенный заводом имени Фрунзе мотор «М-34Р». Неоднократно испытанный на продолжительность работы, мотор полностью себя оправдал и в этом беспримерном перелете.

Самолетом «АНТ-25» мы можем гордиться перед всем миром, так как он полностью сделан в СССР, как и вообще весь наш воздушный флот.

Бригинженер, профессор Б. М. ЗЕМСКИЙ.

Электрооборудование самолета

Электрооборудование для самолета «АНТ-25» изготовлено на заводе им. Лепсе. Сюда входит:

Динамомашина мощностью в 500 ватт для освещения и питания радиосвязи, аэронавигационных приборов и пр. Динамомашина снабжена регулярно-распределительной коробкой с фильтрами, обеспечивающей постоянство напряжения, независимо от количества оборотов динамомашины.

Радиоумформер мощностью в 120 ватт для обеспечения питания передатчика радиосвязи.

Радиоумформер мощностью в 10 ватт для обеспечения питания приемника радиосвязи.

Все это оборудование изготовлено заводом по собственным конструкциям, выверено в заводских лабораториях и во время специальных тренировочных полетов.

В работе по подготовке электромашин для самолета «АНТ-25» особо отличились следующие стахановцы: инженер лаборатории Самсонов, начальник испытательной станции Линецкий, техник лаборатории Гиммельбродский, инженер сборочного цеха Слуцкий.

Работой по монтажу и окончательной проверке машин в лабораториях завода и при тренировочных полетах руководил *главный конструктор* завода Александр Кузьмич Голдобенков.

Мы гордимся тем, что наш завод может уже давать нашей великой родине и ее гордым соколам — бесстрашным летчикам сложные, точные и надежные машины.

Директор электромоторного завода им. Лепсе АБАКУМОВ, главный инженер САМОЙЛОВИЧ, главный конструктор ГОЛДОБЕНКОВ.

Рабочие-стахановцы завода: слесарь сборочного цеха САВОСТИНА, обмотчица ПАВЛОВА, бригадир комс. бригады БУКАТИНА.

Место посадки самолета «АНТ-25» — остров Удд

Место посадки отважных пилотов — остров Удд расположен *в 45 километрах* к северо-востоку от Николаевска-на-Амуре, на таком же расстоянии к северу от устья реки Амура и в 33 километрах от северо-западной оконечности острова Сахалина.



Остров вытянут в виде сабли параллельно берегу материка. Его длина — 16 километров, ширина только местами достигает 1 километра, не превосходя в отдельных местах 200 метров.

Этот унылый низменный остров представляет собой наносы песка и гальки, в своих повышенных частях покрыт травой и кустарником. Постоянного населения на острове нет, и только летом его посещают рыбаки. В это время года туманы постоянно обволакивают остров. К его берегам даже в июле холодное Охотское море нередко приносит льдины. От материка — скалистых, покрытых таежным лесом сопок — остров отделен мелководным проливом.

Приходится удивляться искусству и мужеству летчиков, сумевших в столь серьезных условиях *выбрать для посадки* лучшее из того, что им предоставляла суровая природа.



Тов. А. Н. Туполев.

МОТОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ «АНТ-25»

Мне была поручена подготовка моторного оборудования самолета «АНТ-25» для арктических перелетов. При проектировании *встретилось большое количество* новых и технически трудных задач. Разрешение этих задач потребовало постановки целого ряда опытов и исследований как в лабораториях, так и в летных условиях.

А. Н. Туполев дерзнул осуществить такую конструкцию, на которую не решился ни один крупнейший авиационный специалист за границей.

Основная трудность для нас, конструкторов мотооборудования, заключалась в необходимости втиснуть в это длинное узкое пространство крыла баки для горючего. Сделать обыкновенные подвесные баки для такого крыла и для такого количества бензина не представлялось возможным. Поэтому крылья пришлось сделать в виде цистерны, а баки — в виде цельной конструкции, работающей вместе со всем крылом и в то же время абсолютно герметичной.

Цистерна, заклепанная в крыле, разделена непроницаемыми перегородками на отдельные отсеки. Расходование горючего в отсеках ведется в *определенном порядке*. Необходимо было создать такую схему питания бензином, которая бы обеспечила возможность полного опустошения каждого отсека бензинового резервуара без риска прекращения подачи бензина и прекращения работы мотора. С этой целью сконструирован специальный расходный вакуум-бак, при помощи которого достигается полная выкачка бензина из крыльев.

На случай вынужденной посадки в море нужно было обеспечить быстрое освобождение машины от горючего, так как в опорожненном виде баки служат *для поддержания* самолета на воде. С этой целью каждый отсек имеет аварийный люк для *быстрого опоражнивания*, закрытый тонкой латунной мембраной. В случае нужды люк при помощи стального троса, находящегося под рукой у летчика, мгновенно разрывает мембрану, и баки в несколько секунд освобождаются от бензина.

Для быстрого опорожнения нужно дать доступ воздуха взамен выходящего горючего. Здесь устроены дренажи большого сечения.

Для полета в Арктике нужно было обеспечить нормальную работу мотора при низких температурах. С этой целью сделан специальный *подогрев* выхлопными газами воздуха, засасываемого карбюратором.

Для самолета «АНТ-25» сконструированы специальные отопительные приборы из жароупорной стали. Для отопления используются выхлопные газы. В кабине пилота благодаря этому обеспечивается нормальная комнатная температура, которая регулируется по желанию пилота в зависимости от внешней температуры окружающего воздуха. Здесь же устроена специальная печурка для подогревания молока, чая и т. д.

Масляная система самолета также представляет собой весьма сложный агрегат. Надо было просто и надежно решить задачу поддержания необходимой вязкости масла при низких температурах в большом резервуаре центроплана самолета, представляющем основной запас масла и не связанного непосредственно с циркуляционной системой.

Кроме упомянутых, моторное оборудование самолета «АНТ-25» имеет еще много других интересных конструктивных особенностей и деталей, обеспечивающих самолету возможность совершать столь смелые рейсы и устанавливать мировые рекорды.

Сегодня мы можем гордиться нашей авиацией, ее победами и будем дальше с таким же упорством драться за мировое первенство нашей авиации.

Инж. ЦАГИ Е. И. ПОГОСКИЙ

ПРЕКРАСНАЯ МАШИНА

Заявление Фейри

ЛОНДОН, 23 июля. (Соб. корр. «Правды»). Известный английский авиапромышленник Фейри заявил вашему корреспонденту:

«Перелет Чкалова добавляет еще один триумф к длинному списку замечательных технических достижений советской авиации. Необходимо обладать высоким мастерством пилотажа и исключительной выносливостью, чтобы пролететь почти 10.000 километров без остановки в таких трудных условиях. С другой стороны, этого нельзя сделать, не имея в своем распоряжении прекрасной машины с не менее прекрасным мотором. Профессор Туполев, повидимому, создал еще одну новую, удачную конструкцию. Теми людьми, которые двигают вперед советскую авиацию, могла бы гордиться любая страна».

ВСЕВОЛОД ВИШНЕВСКИЙ

Гордые соколы

Ветерок с моря иногда доносил на Петербургскую сторону какой-то незнакомый, неслыханный звук. Это над Коломяжским ипподромом на небольшой высоте летали деревянные, оклеенные холстом «аэропланы». Сооруженьица, плававшие в воздухе, были донельзя хрупкие. В воскресные дни толпы народа приветствовали смелые пробы Уточкина или французских гостей. Мальчишки облипали заборы и крыши, держались одной рукой или одной ногой на фонарях, пристально глядели на людей, впервые оторвавшихся от земли. Кто мог бы тогда предположить, что из этих мальчишек к тридцатым годам столетия *слежатся основные кадры первого* в мире Красного воздушного флота?

Летом 1917 года на первых наших большевистских военных конференциях среди пехотной лавины, рядом с черными флотскими бушлатами, появились авиационные кожаные куртки и крылатые значки. Это были первые одиночки — летчики и мотористы из бывших солдат. Это они в тяжелые дни отступлений, разгрома и ликвидации старых армий, когда некоторые офицеры перелетали на сторону немцев, а некоторые — даже в Швецию, спасали авиационное имущество. Это они везли в Москву, Ярославль, Нижний-Новгород и в Самару почти сработавшиеся моторы, остатки авиационного бензина, инструмент и т. д. И там, в этих базах, *среди волжских бурьянов*, за серыми кривыми заборами, большевики начали создавать лучшую в мире авиацию. И именно сюда, в один из таких авиационных парков в Нижнем-Новгороде, в Канавине, пришел небольшой плечистый парнишка Валерий Чкалов. Это было в 1920 году, когда на сработанных моторах, на ненадежных «воротах» первые наши летчики «долбали», елико было сил, авиацию Колчака, Деникина и Юденича. Старшие учили младших. Молоков молча и спокойно вел свою работу, помогая Красной Армии, где только было мыслимо. Под пулеметные струи ходил Столярский. В воздушные пространства астраханских степей, к самым передовым линиям полков XI армии летал Киров, не страшась встреч с превосходными иностранными аппаратами.

Наша авиация не имела бензина, она летала на смесях, от которых одинаково захватывало дух у летчиков и у моторов. Самолеты иногда рассыпались на куски в воздухе. Но люди работали, дьявольски упорно, — они прорывались через воздушные линии противника у Царицына, забирались в тыл белым, громили их эшелоны. Там, где нехватало гаек, стяжек, болтов, шли в ход воля, нервы, мускулы. И всей этой борьбой на Южном фронте руководил Сталин. В ту пору, на большом опыте, в долгие тяжелые дни, познавалась всяческая техника и особо — техника авиации.

Мы уничтожали своих противников. Обрывки их обмоток, порастерянных в Одессе, *Севастополе*, в *Новороссийске*, Мурманске, Архангельске, валялись в грязи. Помню, я осматривал на юге один из авиационных заводов — «Анатру». Члены трофейной комиссии стояли угрюмые. Они не знали — что же можно донести! Наконец, один сказал: «Пиши двоеточие стены обгорелые раз, четыре обгорелых мотора два». На *этом он и остановился*. Что же было перечислять дальше? Куча какого-то неопределенного полусгнившего, полусгоревшего барахла. С таким барахлом — в виде наследства — нашей авиации и предстояло начать свое развитие. А с Запада уже приходили сведения о каких-то «асах», о новых рекордах, о новых аппаратах, *о металлическом самолетостроении*, о том, что американцы и англичане пробуют уже пересекать океан.

Говоря прямо, авиацию надо было двигать вперед не только на пустом, но на загаженном нашими врагами месте. Но были люди, налетавшие в невообразимых условиях десятки и сотни часов. С этими людьми и было начато новое дело.

И вот в памяти первые дюралюминиевые самолеты «Юнкерса». Это импорт. Перед этими аппаратами стояли, чмокая языками: «Н-да, импорт». Появилось «ОДВФ», имя, сокращенный смысл которого уже, вероятно, современная молодежь и не знает. Так называлось в 1926 году общество друзей воздушного флота. Из него помалу вырос Осоавиахим.

Страна вела грандиозную работу. Партия поспевала всюду. Поспевала она планомерно и систематически заниматься также и авиацией. Занимался ею сам Сталин, занималось Политбюро, занимался Орджоникидзе, занимался Ворошилов. Люди пробовали чужие и свои образцы, ездили за границу, сидели на заводах и аэродромах. Творил, упорствуя над чертежами и расчетами, Туполев. Летчики начинали пробовать свои силы. Прогремел пекинский перелет. Наши добрались и до Токио. Потом с необыкновенной быстротой промчался по столицам Европы Громов на *самолете советской конструкции*. Летчики одолели хребты Кавказский, Памирский. На сухопутных самолетах пересекали моря. Вспомним перелет Москва—Анкара—Иран.

На военных парадах глаз примечал, что ребят с голубыми петлицами становилось все больше и больше, иногда они покрывали почти всю Красную площадь. На дальних товаро-пассажирских линиях выжимали одну сотню тысяч километров за другой летчики, имена которых стали известны в 1936 году. В огромном гармоническом усилии армия, промышленность, наука, связь творили в научно-исследовательских институтах и лабораториях новые образцы воздушных аппаратов, которые *порой надолго опережали иностранную* технику.

Осенью 1933 года поднялись в стратосферу Прокофьев, Бирнбаум и Годунов. Профессор Блэкет, один из крупнейших физиков Англии, заметил тогда: «Если в результате этого опыта станет возможным совершенно безопасно совершать полеты на такой высоте, то это будет иметь колоссальное значение». Прокофьев и его товарищи прокладывали дорогу советской авиации в недосягаемые высоты. Это было нужно для обороны, для науки и для бытового обихода, потому что уже сейчас реален вопрос о воздушной экспрессной трассе Минск—Москва—Владивосток. А сколько еще новых трасс надо проложить!

Над созданием мощной авиации работало и первое поколение летчиков, и пришедшее за ним второе, и идущее своей очередью третье. Чкалов к этому времени уже был одним из лучших испытателей. Байдуков кончил мальчишеское бродяжничество по Сибири и уже держал в руках диплом Севастопольской морской школы летчиков. Беляков из рядового летчика превратился в начальника кафедры штурманского дела Военно-воздушной академии.

Страна полнилась авиационной мощью с такой силой, что об этом заговорил весь мир. 1 мая 1935 года впервые страна приоткрыла для других завесу над этой мощью. Корреспонденции ТАСС и передовицы центральных газет привели цифры о советской авиации. «Москва. ТАСС... Над Красной площадью прошло около 800 самолетов...» «Ленинград. Из-за колонн арки Главного штаба вылетело около 350 воздушных кораблей...». «Минск. В воздухе показалось около 550 самолетов». «Харьков. Над площадью появилась эскадрилья тяжелых бомбовозов, насчитывающая свыше 150 единиц». «Киев. В небе появилось 300 самолетов». «Чита. В различных пунктах Дальнего Востока в военных парадах участвовало 800 самолетов...»

Каждый понимал, что значит такая информация, и при встречах советские люди, испытующе и весело глядя друг другу в глаза, спрашивали: «А сколько их не участвовало? Сколько могло бы еще выйти?» И с этим грандиозным воздушным парадом связана историческая встреча Сталина с *бойцами, с летчиками*.

В кремлевский зал вошел Сталин со своими верными товарищами. Молодые, плечистые парни — тысяча семьсот человек — встали, от всего молодого сердца приветствуя пришедших. Ворошилов, полный жизненных сил, говорил речь, идущую из самой глубины существа. Сталин, окруженный сотнями бойцов, сотнями летчиков, обращался к ним: «За наших храбрецов-летчиков! Это гордые соколы нашей армии...» Сталин выбрал образное имя людям нашей авиации. Это имя заслужено, оно добыто в лишениях, боях и трудах.

Каждая награда, каждый акт, отмечающий успех, в силу наших советских традиций, обязывает к новой, еще более жадной, напористой, крепкой работе. Люди авиации отмечали стахановский год глубокой научной проработкой всех вопросов, проблем и задач настоящего и будущего. Партия и страна дали людям в руки технику, поистине первоклассную. Разве не характерно, например, как сдержанно, как спокойно и критически расценивают наши летчики образцы иностранных самолетов, или тот же недавний Хендонский воздушный *праздник в Англии*. Давно и навсегда покончено с преувеличенным восхищением перед всяким «импортом». Его берут и рассматривают в самом обыкновенном рабочем, производственном плане. Ему дают оценку, какую он заслуживает.

Вопросы вероятной будущей войны глубоко изучаются и прорабатываются нашими летчиками. *Они сидят над германской*, итальянской и другой литературой, они знают все воздушные теории Запада. Там Геринг готовит для удара, как открыто пишет об этом немецкая печать, «воздушную армаду в 20 тысяч самолетов». Некогда Вильгельм II провозглашал, что будущее Германии — на воде. Фашисты кричат, что будущее Германии — в воздухе. Там пачками гонят буржуазных сынков в новые авиационные школы и внушают им, что дорога на Восток открыта, что на Востоке — земли, которые надо лишь очистить. Нашу огромную приграничную полосу, от Балтики, через Белоруссию и Украину до Черного моря, хотят очистить от рабочих и колхозников, хотят уничтожить миллионы свободных людей. И вот тут-то слышен спокойный и предостерегающий ответ советского воздушного флота. *Он напоминает всем*, что он существует и совершает перелеты, недостижимые для других.

9 июня этого года Сталин вновь встретился с летчиками, с лучшими людьми авиации и РККА. Они были только-что награждены орденами СССР. В одном из зал ЦДКА было совершенно тихо. Сталин приветствовал летчиков и призвал их овладеть в совершенстве техникой на основе научных знаний. Летчики ответили, что они выполнят все и что они заслужат доверие.

Встреча была 9 июня. В июле Коккинаки, а вслед за ним Чкалов, Байдуков и Беляков дали доказательство готовности летчиков СССР выполнить все, что от них потребует страна. И ни для кого не может быть сомнений в том, что за делами четырех названных товарищей последуют дела тысяч других. Советская авиация поставила себе целью летать дальше всех, выше всех и быстрее всех, и она эту задачу осуществит. Порукой тому привычка нашего народа — народа-большевика: успешно достигать всякой поставленной перед собой цели.

ВСЯ СТРАНА ПРИВЕТСТВУЕТ ГЕРОЕВ

Это Сталин воспитал таких храбрецов

(Письмо рабочих завода имени Авиахима)

Три отважных сокола Советского Союза совершили беспосадочный перелет, пробыв в воздухе 56 часов 20 минут. Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и Александр Беляков пролетели над нашей великой и цветущей страной, над Северным ледовитым океаном, над туманным и холодным Охотским морем, через Становой хребет.

С радостью мы следили за этим полетом. С волнением мы читали маленькие и короткие радиограммы с борта самолета «АНТ-25»: «Все в порядке». Летчики прекрасно понимали, что за ними следит весь Советский Союз, весь мир, что их судьбой интересуются все трудящиеся. Фразой «все в порядке» летчики нас успокаивали. Но все же тревога не давала нам покоя. Ночью в эти дни мы долго не ложились спать, включив радиоприемники, прислушивались к каждому слову. Днем следили за газетами.

Как к родным сыновьям, мы относились к Чкалову, Байдукову и Белякову. Это — верные и достойные сыны русского народа!

Сегодня мы узнали из «Правды», что их полет успешно завершен. И в эту минуту радости, волнения и гордости первое слово хочется сказать нашему учителю и вождю, нашему гениальному путеводителю, нашему великому и родному Сталину. *Это Сталин воспитал таких храбрецов*, как Чкалов, Байдуков и Беляков. Это Сталин раскрыл богатства народа и поднял его могущество. Тысячи Чкаловых, Байдуковых и Беляковых выделит Советский Союз, когда этого потребуют интересы обороны родины. Сотни самолетов, таких же великолепных, как и самолет «АНТ-25», выпустят наши авиационные заводы.

Во время полета героически и четко работали не только летчики, но и самолет. И во время слепых полетов, и при обледенении, и в циклонах самолет «АНТ-25» прекрасно, подчиняясь большевистской воле летчиков, свой полет над страной. Выпуском этого самолета авиационная промышленность Советского Союза показала, на какую высокую ступень техники подняла советскую страну великий Сталин.

Героический полет трех отважных пилотов зовет нас к новым победам. Мы, стахановцы завода имени Авиахима, обязуемся достигнуть в своей работе таких показателей, чтобы все самолеты были такими же крепкими, высококачественными и всепобеждающими, как и самолет «АНТ-25». Мы призываем к этому всех рабочих, инженеров, техников авиационных заводов. Еще выше поднимем честь и мощь советской авиации! Создадим самолеты, на которых наши доблестные летчики могли бы летать без посадки дальше всех и выше всех!

СТАХАНОВЦЫ ЗАВОДА ИМЕНИ АВИАХИМА:
Демьянов А. С. (цех № 1), Ильина З. А. (цех № 5), Шахутин В. И. (цех № 2), Волчанков П. И. (цех № 2), Бойцов И. А. (цех № 2), Сазонов И. И. (цех № 5), Новиков В. И. (цех № 15), Котов Д. М. (цех № 6), Кривоусов П. Е. (цех № 4), Нарошевый М. М. (цех № 4), Телпанов В. Т. (цех № 4), Рязанов Г. Е. (цех № 6), Лисничков В. П., Щепетнин А. П. (цех № 6), Андрианов И. А. (цех № 10).

(Письмо лучших стахановцев завода имени Авиахима обсуждалось и принято на митингах во всех цехах и отделах завода).

ПОКАЗАЛИ ОТВАГУ И НЕОБЫКНОВЕННУЮ ВЫДЕРЖКУ

БЕСЕДА С ПРОФ. Р. Л. САМОЙЛОВИЧЕМ

АРХАНГЕЛЬСК, 23 июля. (Корр. «Правды»). Сегодня утром на борту ледокола «Садко» наш корреспондент беседовал с директором Всесоюзного арктического института, орденоносцем-профессором Р. Л. Самойловичем о замечательном беспосадочном перелете самолета «АНТ-25». Занятый последними приготовлениями к выходу экспедиции, тов. Самойлович с живейшим интересом выслушал сообщение о благополучном завершении перелета и сообщил следующее:

«Полет Чкалова, Байдукова и Белякова несомненно является выдающимся событием не только в истории советской авиации, но также и в деле освоения арктических областей. Беспримерный перелет, проходивший через огромный район Арктики и часть материка Азии, доказал блестящие достижения нашей авиационной техники и еще раз продемонстрировал на глазах всего мира отвагу и необыкновенную выдержку, высокое искусство наших славных летчиков.

Мы, полярники, с необычайным интересом следили за мужественными пилотами и имеем особые основания восхищаться их необыкновенным перелетом. Трасса его проходила по мало еще исследованным и трудно доступным местам. Именно поэтому перелет даст в высокой степени интересные результаты, характеризующие метеорологические условия Арктики в этот период времени, распределение льдов, магнитные особенности и прочее.

Мы были счастливы внести свою долю содействия героическому перелету. В спешном порядке, на основе обширных материалов полярных станций и экспедиций Главсевморпути, были составлены метеорологические сводки тех районов, где предстояло лететь самолету «АНТ-25». Эта сложная работа была проделана в ударном порядке сотрудниками геофизического отдела Всесоюзного арктического института. Надеюсь, что эта сводка сослужила нашим дорогим товарищам неплохую службу.

Сведения, полученные Чкаловым во время перелета, в особенности о состоянии льдов полярного бассейна, весьма ценны для всей предстоящей навигации этого года, в частности для нашей высокоширотной экспедиции на ледоколе «Садко» и в особенности для прогноза ледовой обстановки полярной навигации.

От всей души поздравляю участников перелета с блестящим успехом. Этот перелет навсегда останется золотой страницей в истории мировой авиации. Мы вправе еще выше поднять голову и сказать всему миру: вот какие великие дела совершаются сынами нашей замечательной социалистической родины, руководимой нашей коммунистической партией и великим Сталиным!»

БЕСПРИМЕРНЫЙ В ИСТОРИИ ПЕРЕЛЕТ

Участникам героического беспосадочного дальнего перелета тт. ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ и БЕЛЯКОВУ

Личный состав авиасоединения поздравляет мужественных сынов нашей великой родины с успешным исходом беспримерного в истории героического дальнего перелета.

Успех участников перелета является прекрасной демонстрацией грандиозного роста технической мощи нашей советской авиации.

Ваша прекрасная победа служит для нас примером и воодушевит нас на героические дела в повседневной борьбе за высокие успехи в боевой подготовке и овладении авиатехникой. Обязуемся еще больше крепить боевую мощь Красного воздушного флота на страх врагам и на радость нашей прекрасной родины.

По поручению митинга подписали:
Командир-военком части Самойлов.
Начальник политотдела Замецкий.
Летчики-орденоносцы:
майор Д. Попов,
капитан П. Горохов,
ст. лейтенант В. Казулин,
ст. лейтенант П. Ткачук.
Военные инженеры:
Абрамов и Ершов.

ОНИ С ЧЕСТЬЮ ВЫШЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМИ

Страна гордится героями-летчиками

Восторженно встретил я радостную весть о блестящем завершении нашими отважными пилотами-героями Чкаловым, Байдуковым и Беляковым беспримерного по своим трудностям дальнего беспосадочного перелета. Если бы я был арбитром, я бы безоговорочно присудил им мировое первенство.

Каждый из нас гордится достижениями советской авиации, успехами ее прекрасных конструкторов, в частности создателей чудесной мощной машины «АНТ-25». Мы видим, как ежедневно работники советской авиации берутся за все новые и новые задачи, как блестяще они их разрешают.

Мы знаем и чувствуем, как с каждым днем, с каждым часом все чудесней становится жизнь в нашей стране, как крепнет ее мощь. Всем этим мы обязаны творческому гению вождя народов товарища Сталина.

Огромная заслуга наших героев-летчиков заключается в том, что они своим безграничным мужеством еще раз показали всему миру, какой техникой и людьми располагает наша страна. Мы хотим мира, но если враги попытаются напасть на нас, пусть знают: они будут биты.

Акад. А. Н. БАХ.

Трудящиеся города Ленина приветствуют героев-летчиков

ЛЕНИНГРАД, 23 июля. (Корр. «Правды»). Все три дня город Ленина с гордостью следил за беспримерным дальним перелетом советских летчиков. В цехах заводов, в ресторанах и кафе, в лабораториях, в тенистых аллеях парков и на солнечных пляжах — всюду велись оживленные беседы о перелете и с любовью повторялись имена Чкалова, Байдукова и Белякова.

Весть об успешном завершении этого, не имеющего равного в мировой истории авиации, перелета была встречена трудящимися Ленинграда с огромной радостью. Люди поздравляли друг друга с победой. На Кировском заводе, на «Красном треугольнике», на фабрике «Скороход», на заводе им. Карла Маркса, на «Электросиле» им. С. М. Кирова рабочие и инженеры собирались в обеденный перерыв в красных уголках и коллективно читали о героическом перелете.

Ленинградские летчики, парашютисты, полярники, ученые самых различных специальностей горячо приветствуют участников полета.

Мастер парашютного спорта орденоносец А. Фотеев считает:

— Любая страна в мире может с завистью смотреть на «АНТ-25», совершивший такой великий и героический перелет.

Коллектив научных работников Всесоюзного арктического института подчеркивает в своем приветствии отважным летчикам, что их победа является победой всей советской страны.

«Как походы «Челюскина» и «Сибирякова», — заявляют полярники, — положили основание морскому Северному пути, превратившемуся теперь в нормальную водную артерию, так и ваш полет является крупнейшим этапом в завоевании воздушных полярных пространств и создании регулярных трансарктических воздушных советских путей».

Н. ВОРОНОВ.

НИ ПРЕГРАД, НИ РАССТОЯНИЙ ДЛЯ УДАРА ПО ВРАГУ!

Перелет, совершенный Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, вызывает у каждого гражданина СССР чувство гордости и восхищения.

Перелет совершен не по обычной «европейской» трассе, а путем, на котором мужество летчиков и мощь нашей авиационной промышленности не только подвергаются боевому испытанию, но и демонстрируются блестящие успехи наших летчиков и удивительная устойчивость техники наших самолетов.

Советская авиация уверенно идет по пути мировых рекордов, и тут сказывается мудрое руководство нашего великого вождя товарища Сталина, ленинского ЦК и правительства.

Начиная такой перелет, нужно быть уверенным в летчиках и технике. Ни те ни другие не дают отказа. Для авиации Советского Союза нет преград, которые бы не были взяты штурмом, нет тех препятствий, которые бы не были преодолены отечественной промышленностью.

Только несокрушимой связью нашего вождя товарища Сталина с лучшими представителями нашего великого народа достигаются подобные героические успехи.

Перелет доказывает, что для нашей авиации нет непреодолимых пространств, нет тех задач, которые бы не были ею выполнены, — и на фронте науки и техники и на фронте обороны, если враг *попытается нарушить целостность наших границ.*

Ни преград, ни расстояний для удара по врагу у нашей авиации отныне нет!

Командующий войсками Ленинградского военного округа командарм 1-го ранга Б. ШАПОШНИКОВ.

Передано по телефону из Ленинграда.

ВДОЛЬ НЕПРИСТУПНЫХ СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ

Перелет героической тройки тт. Чкалова, Байдукова, Белякова несравним. С чем можно его сопоставить? По дальности разве только с перелетом тт. Громова, Спирина и Филина. И все. Дальше можно привести лишь таблицу так называемых официальных рекордов, а она бледнеет в сравнении с результатами перелета экипажа «АНТ-25».

Французские летчики Росси и Кодос установили официальный рекорд дальности полета 9.106 километров, а Чкалов, Байдуков и Беляков пролетели 9.374 километров, да еще в условиях капризной Арктики и мощного циклона в Охотском море. В тяжелейшей обстановке мастерски совершена посадка обледеневшего самолета. На это способны только сталинские выученики, гордые соколы нашей родины. Не смыкая глаз, они почти трое суток вели свой корабль вдоль неприступных советских границ Дальнего Севера и Востока.

Привет вам родные!

Полковник Г. ПРОКОФЬЕВ.

ЕЩЕ ОДНА СТРАНИЦА В КНИГУ ПОБЕД

Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков! Ваши упорство, смелость, выносливость и высокая авиационная культура вписали еще одну славную страницу в книгу побед нашей родины.

Поздравляю и вместе со всей страной горжусь вашим успехом.

Герой Советского Союза НИКОЛАЙ КАМАНИН.

Гор. Миленки, Ивановской обл., 23 июля.

ВОЗДУШНЫЙ ОКЕАН ЗАВОЕВАН

С восторгом приветствую окончание беспримерного, исторического перелета.

Воздушный океан завоеван советскими героями-летчиками.

Академик В. Р. ВИЛЬЯМС.



Валерий Чкалов среди группы летчиков — испытателей самолетов. В первом ряду (слева направо): тт. Алексеев (ЦАГИ), Корзинщиков (ЦАГИ), Попов (ЦАГИ), Чкалов, Моисеев (завод им. Горбунова); во втором ряду: тт. Чекалов (ЦАГИ), Пионтковский (завод им. Менжинского), Гродзь (завод имени Авиахима), Давыдов (завод им. Авиахима), Жуков (завод имени Авиахима).

Изумительный перелет

С громадным вниманием, с громадной любовью к своему советскому экипажу, к своему советскому самолету, к своему советскому мотору все мы, командиры и красноармейцы Киевского военного округа, — летчики, танкисты, стрелки, кавалеристы, следили за полетом тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

Изумительный перелет! Поражает не только гигантская дальность маршрута. Но ведь весь этот перелет был совершен на сухопутном самолете! Сухопутный самолет летел над водой и льдами нескольких морей, где посадка равносильна катастрофе; он прошел через смену различных климатов и погод, он пролетел над различными участками: морями, горами, степью, тайгой.

В этом рекордном полете на дальность экипажу встретились большие атмосферные преграды: облачность, туман и за ним — обледенение, требующие исключительной подготовки экипажа к многочасовым слепым полетам.

Чкалов, Байдуков и Беляков сделали грандиозное дело. Их перелет показывает новые огромные возможности могучей советской авиации, новые перспективы ее роста и применения в социалистическом строительстве и укреплении обороноспособности нашей страны.

Мы с гордостью вспоминаем, что мировой рекорд дальности полета, установленный Росси и Кодосом в 9.106 километров, нашими товарищами перекрыт на 268 километров.

Этот перелет можно было осуществить только потому, что наш любимый вождь товарищ Сталин так настойчиво, так неотступно занимается авиацией, ее людьми, нашими пилотами, штурманами, нашими советскими машинами и моторами.

От многих тысяч бойцов и командиров Киевского военного округа я передаю привет героям, преодолевшим столь гигантский путь и такие огромные трудности.

Командующий войсками Киевского военного округа командарм 1-го ранга И. ЯКИР.

На трассе Северного воздушного пути

Перелет, сделанный экипажем самолета «АНТ-25», — величайшая победа в деле овладения Арктикой. Это — начало освоения великого воздушного Северного пути. Мечта многих десятилетий воплощается в жизнь.

Победа экипажа самолета «АНТ-25» показывает всему миру, что завоевание великого воздушного Северного пути началось советскими летчиками и советским самолетом и что для этого завоевания потребовалось меньше 60 часов.

Преодоление громадных пространств Арктики в столь короткое время — вещь совершенно потрясающая. В этом, пожалуй, самая сильная, самая значимая сторона сегодняшней победы. Освоение Арктики, и особенно использование ее богатств, потому и трудно, что требовало до сих пор страшно много времени.

Маршрут полета — это трасса героев. Арктика сурова и коварна. Постоянная смена погоды, температуры, ветров, туманов не поддается точному прогнозу. Арктическая стихия до сих пор еще недостаточно изучена.

Трудно было рассчитывать, чтобы наши летчики беспрепятственно прошли весь намеченный путь. Экипажу пришлось преодолевать ряд очень трудных участков, их самолет обледенел. С мужеством и большим умением они совершили блестящую посадку. Все это говорит об очень высоком качестве и экипажа и самолета.

Читая радиограммы, невольно вспоминаешь историю тех мест, над которыми проходили славные летчики. Вспомним, сколько сил было положено на розыски и спасение экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего аварию севернее Шпицбергена, какого колоссального напряжения сил и воли всей страны потребовало спасение челюскинцев.

Блестящий успех перелета Чкалова, Байдукова и Белякова свидетельствует о том, насколько далеко вперед мы шагнули в деле освоения Арктики, насколько мы там сегодня сильны. Он говорит о том, насколько это недалекое прошлое Арктики, благодаря сегодняшним нашим достижениям *в области авиации и радиосвязи, стало далеким* и неповторимым.

Командарм 1-го ранга С. С. КАМЕНЕВ.

Качество героизма

Их было семеро, героев, богатырей советской страны. Потом стало восемь. А теперь их одиннадцать. Окончательное ли это число? Каждый ответит: нет.

А ведь чертовски трудно называться героем в этой стране, где героев миллионы, в этом народе, который героически добыл себе свободу, героически защитил ее от полчищ врагов, героически, жертвенно боролся за новый строй жизни, за счастье свое и своих детей.

Есть страны, и они числят себя в ряду первейших стран на земле, — в этих странах, несмотря на высокий уровень спортивных навыков и чудовищную назойливость пропаганды, в этих странах только единицы и десятки людей отваживались прыгнуть с парашютом с самолета. У нас — десятки тысяч парашютистов, смелых, скромных, бескорыстных, — ведь за границей человек решается прыгнуть с парашютом только в случае поломки самолета или на роли исполнителя аттракциона, на потеху толпе, за большие деньги.

В ледяных пустынях Арктики, на дне морей, в хрустальных толщах стратосферы, в песках пустынь, в шахтах и у доменных печей, при опасных опытах в лабораториях, в коварных перестрелках пограничной полосы — всюду и всегда проявляют свой героизм советские люди. И чем дальше — тем больше этого героизма, тем он обильнее и глубже, тем труднее его учесть и оценить.

Кем же надо быть, чтобы в стране героев, в Советском Союзе получить звание Героя Советского Союза?

Решение правительства считает это звание «высшей степенью отличия», присваиваемой «за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением геройского подвига».

Выбор людей, возвеличенных этим званием, выбор, который делают партия и правительство, исходит из огромной суммы требований.

Это не только «безумство храбрых», — хотя наши герои-летчики храбры поистине до безумия.

Это еще и мужественная выдержка, хладнокровие, смелый замысел и расчет, волевым, сознательным образом доведенный до конца, это упрямство и настойчивость в неуклонном стремлении к поставленной цели.

Это еще и благородство самой цели, ее народность, государственная и общественная полезность, ее гуманизм, — идет ли дело о создании нового, на десять тысяч километров, воздушного пути, или о спасении хотя бы одного человека.

Сочетание этих элементов, помноженное на самое личность героя, его характер, его преданность семье советских народов, своей родине, — все это создает величие подвига, которым гордится страна.

Таковы были подвиги семи великолепных советских пилотов, чья смелость и активность спасли экипаж «Челюскина».

Таков был *храбрый и безупречный* в своем хладнокровном расчете рекордный громовский полет на «РД».

Таков сказочный прыжок Чкалова, Байдукова и Белякова через Северное полушарие, через советскую часть света, через Арктику, на почти десяток тысяч километров. Эти люди, изумительные в своей страстной, фанатической устремленности, совершенно лишенные «червяка сомнения», широко раскрытыми глазами видящие свою цель, преданные в каждом вздохе родине, народу, его вождям, — они свое дело сделали родным, волнующим для всей советской страны, и, победив, достигнув, они с достоинством, заслуженно присоединяются к славной восьмерке лучших из лучших, Героев Советского Союза.

Труден путь на эту вершину славы. Но он открыт для всех в нашей стране. И никогда он не зарастет травой. Никогда наши герои, наши лидеры во всех областях труда, обороны, науки, искусства не останутся «в блестящем одиночестве».

Неисчерпаемый в своих силах и возможностях, неутомимый и неповторяющийся в своем творчестве, народ будет пополнять и пополнять свой авангард славными героями, блестящими мастерами и созидателями.

Волна рабочего энтузиазма вынесла на своем гребне горняцкого богатыря Изотова. Потом пришли его ученики, к рабочему размаху и задору они присоединили изобретательность и находчивость в использовании машин, — так возник Алексей Стаханов со своей плеядой лучших стахановцев. За ними — новые и новые герои труда, ученики, превосходящие своих учителей, бьющие их рекорды.

И в авиации — за первыми смельчаками, крылатыми советскими пионерами Поляковым, Слепневым, Громовым, Чухновским — пришли Моисеев, Межерауп, Михеев. За ними — *Водопьянов, Молоков,* Каманин, Ляпидевский, Леваневский, Доронин. И опять, на новой технике, перевооруженные — Громов, Слепнев... Им не дали соскучиться в избранном кругу — появились Коккинаки, Филин, Спирин, стремительный Чкалов со своими спутниками, Георгий Прокофьев со своей фантастической машиной... А завтра, мы верим, появятся еще новые герои, новые завоеватели природы и беззаветные защитники страны.

Качество героизма растет, и никакая сила, ни сила стихии, ни сила враждебных людей, не сможет противостоять этому чудесному, на удивление всему миру, советскому героизму.

МИХАИЛ КОЛЬЦОВ.

НУЖНЫ ОСОБЫЕ СЛОВА...

Радиограмма. Краткими словами.
Героям, мировой поставившим рекорд.
Вся восхищенная страна гордится вами.
Я тоже восхищен и горд!
В народный героизм, разлившийся безбрежно,
Сегодня вписана особая глава.
Вам, со стихиями боровшимся мятежно,
Мне хочется сказать сегодня нежно-нежно
Какие-то особые слова!

ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ.

Мы вправе восхищаться

Мы, граждане Советского Союза, вправе гордиться и восхищаться героическим полетом наших летчиков. Новый рекорд, который установили герои-летчики Чкалов, Байдуков и Беляков, чрезвычайно многогранен по своему значению. Он говорит об исключительно высокой технике нашего машиностроения и в частности самолетостроения. Он говорит о безграничных возможностях нашей авиации, о которых не могут не подумать те, кто еще мечтает о возможности нападения на наш Союз. А главное, он говорит о том, что новая социалистическая эпоха, начатая Великой пролетарской революцией, создала нового человека — героя, каких едва ли знала предшествующая история.

Я хотел бы вспомнить слова нашего великого ученого Павлова. Он говорил: «Я хотел бы долго жить, так как я уверен, что судьба и безопасность моей родины находятся в надежных руках».

Президент Академии наук УССР БОГОМОЛЕЦ.

Киев, 23 июля.
Передано по телефону.

Мотор «М-34»

Мы, рабочие завода им. Фрунзе, участники монтажа и сборки мотора «М-34» для самолета «АНТ-25», бесконечно рады тому, что наш мотор показал такие прекрасные качества. Уверенность в том, что мотор будет работать безотказно, ни на минуту не покидала нас.

Мотор «М-34» — вполне доработанный мотор. Это подтверждается тем, что он выдержал такое исключительное испытание. Конструкция мотора, как и материал, из *которого он сделан, целиком советские.* Это наглядно свидетельствует о колоссальном росте технической культуры на наших заводах. Мы с особой гордостью отмечаем огромную работу инженерно-технических работников нашего завода, участвовавших в изготовлении мотора.

Успехи завода нами были завоеваны на основе развертывания стахановского движения. Стахановцы Карпович, Аксенов, Сафонов и Ручкин, технические руководители цеха вложили все свои знания и опыт в работу по монтажу мотора «М-34».

Мы твердо знаем, что моторы нашего завода не подведут.

По поручению коллектива монтажников:
начальник отделения цеха № 10 А. Деменов, бригадир-монтажник П. Ручкин, бригадир-монтажник Сафонов, руководитель спецконтроля Егоров.

Привет смелым орлам

СВЕРДЛОВСК, 23 июля. (Корр. «Правды»). С первой же телеграммой, сообщившей о небывалом перелете, имена трех сталинских пилотов — Чкалова, Байдукова и Белякова не сходят с уст трудящихся. В цехах Уралмаша, Верхисетского завода, в авиационной школе аэроклуба, в пионерском лагере, в трамвае эти два дня напоминали челюскинскую эпопею в дни легендарной работы Героев Советского Союза. Та же тревога, забота о летчиках и вместе с тем радостная уверенность: раз они, летчики, дали слово Сталину, обязательно долетят. И в адрес местных газет пошел поток писем с просьбой:

— Передайте привет смелым орлам нашей родины, скажите им, что не сомневаемся в победном исходе перелета. Верим, что вы долетите.

Это писали стахановцы Уралмаша. А теперь, когда радио сообщило о великом сталинском ходатайстве перед правительством о присвоении отважной тройке звания Героев Советского Союза, рабочие и работницы радостно аплодировали и героям, и тому, кто вдохновил их на подвиг. Сегодня вечером на заводских митингах были зачтены телеграммы вождя народов к трем славным летчикам и последнее известие о перелете. Всюду единодушное одобрение:

— Оценка достойная! Слава нашим соколам, еще выше поднявшим знамя советской авиации. Да здравствуют Герои Советского Союза — Чкалов, Байдуков, Беляков! Да здравствует родной Сталин — вдохновитель героических дел!

РАДОСТЬ И ГОРДОСТЬ ЗА СОВЕТСКУЮ АВИАЦИЮ

КИЕВ, 23 июля. (Корр. «Правды»). Украинская столица с любовью и гордостью следила за героическим полетом отважных летчиков. Тысячи трудящихся собирались у репродукторов и жадно ловили каждое новое сообщение о перелете.

На киевском Краснознаменном заводе, на швейной фабрике им. Горького, на трикотажной фабрике им. Розы Люксембург и на других предприятиях в обеденные перерывы и после работы проходили летучие митинги.

В словах парашютиста комсомольца Ижели, инженера Левицкого, стахановцев Оконского, Новикова и других звучали радость и гордость за советскую авиацию, за людей отваги и мастерства, гордость за великую страну социализма, за родного Сталина, сумевшего воспитать таких сынов социалистического отечества. Весь Киев шлет привет сталинским орлам.

Уговор на всю жизнь

Меня охватывает чувство гордости, чувство огромной уверенности в бесконечно близком мне человеке, который с двумя такими же смельчаками, как он, совершил свой беспримерный полет.

Откуда берется эта уверенность. Что питает ее, — врожденный оптимизм или недооценка опасности? Нет, другое, совсем другое. И это хорошо знает жена каждого советского летчика.

Наши мужья — особенные люди. Они никогда не удовлетворяются уже достигнутым. Они хотят летать дальше всех, выше всех, быстрее всех в мире, и никакой риск не остановит их на этом пути. Будь готова к этому, если ты хочешь стать женой советского летчика. Дисциплинируй свою волю и свои чувства, научись прятать неизбежную тревогу за жизнь любимого человека в самый далекий уголок твоего сознания.

Десять лет назад, когда Валерий Чкалов стал моим мужем, он спокойно и серьезно предупредил меня:

— У нас должен быть один уговор на всю жизнь.

— Какой?

— Уговор — никогда не уговаривать, когда речь будет итти о полетах.

Скольким испытаниям подвергалось с тех пор это условие!

Однажды утром — это было несколько лет тому назад в Ленинграде — Валерий вернулся после полета. Он поздоровался со мной и с сыном, и каким-то странным, чужим взглядом обвел комнату. Так смотрит человек, который только-что пережил большую опасность и еще не верит, что он снова — в родной, знакомой обстановке.

— С тобой что-нибудь случилось?

Он быстро провел рукой по лбу и улыбнулся.

— Ничего, пустяки. Иди на работу, опоздаешь. Вечером расскажу.

На деле эти «пустяки» выглядели так. Самолету грозила неизбежная гибель. Зимний туман придавил его к земле, крылья обледенели. Кругом был лес, и железнодорожный мост, по которому шел поезд, преграждал путь к единственному и жалкому подобию посадочной площади. И Валерий Чкалов посадил самолет на этот маленький спасительный островок, пролетев... под аркой железнодорожного моста.

2 мая 1935 года на Московском аэродроме с Валерием беседовал товарищ Сталин. Как окрылила его эта беседа с вождем! Как глубоко переживал он заботливые слова товарища Сталина о том, что нужно больше беречь себя, что жизнь его, летчика-испытателя Чкалова, *дороже любой машины!*

Какое-то новое выражение лица появилось у него в тот день—глубокое, сосредоточенное, одухотворенное.

И следом—новая радость, которую мы переживали вместе: прием в Кремле и награждение летчика Чкалова орденом Ленина.

В этом году, в день рождения Валерия я подарила ему альбом, в который собрала все газетные вырезки о нем и о его работе.

— Спасибо,— сказал он.— Постараюсь, чтобы этот альбом можно было еще пополнить...

И вот—подготовка к небывалому перелету. Мы видимся редко, Валерий живет в Щелкове. В одно из наших свиданий я попросила его показать мне карту предстоящего пути. Он показал,—я не смогла скрыть волнения.

— Слушай, это же очень серьезное и опасное дело?

— Пустяки, ничего страшного.

— Я буду очень беспокоиться.

Он укоризненно посмотрел на меня и покачал головой:

— Ну вот, порадовала, нечего сказать!

Сразу вспомнилось наше старое условие, и я тут же «отмежевалась» от своего малодушия.

Наш сын, восьмилетний школьник, на первых порах не проявлял беспокойства. Он бегал по дачному поселку и радостно оповещал своих сверстников:

— Мой папа летит! В какой-то большой перелет, очень далеко летит!

И только однажды, проводив отца в Щелково, задумался и всплакнул:

— А вдруг с ним что-нибудь случится?

Спокойнее всех чувствовал себя четвертый член нашего семейства — дочурка, которую я назвала Валерией—в честь отца. Она лежала в кроватке и с высоты своего года и двух месяцев философски смотрела на окружающее.

Они улетели, трое смельчаков. Никто из жен не провожал их на старте. «Лишние проводы—лишние волнения». Так решили оба пилота и штурман воздушного корабля.

...Краснокрылый самолет шел все ближе и ближе к цели. Вечером 21 июля, в промежутке между двумя сообщениями о ходе перелета, мне передают известие, наполняющее меня чувством огромного счастья, гордости и благодарности: товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе и Димитров послали радиограмму-приветствие экипажу самолета «АНТ-25».

Голос сына отрывает меня от моих мыслей

— Или скорее, сейчас про папу будем слушать по радио!

Пройдут два—три дня, и тот, о ком мы «слушали по радио», вернется в свой родной дом. Летчик Валерий Чкалов, железный человек воздуха, примет свой обычный «земной» облик. Он наполнит дом жизнерадостным шумом, смехом, возней с детьми.

Отдыхая, с удвоенной жадностью будет увлекаться музыкой и художественной литературой. И когда любимая работа снова позовет его, когда взгрустнешь на минуту, что так коротки досуг и отдых,— он скажет, как всегда, ласково и бодро:

— Ничего, дорогая, у нас целая жизнь впереди!

О. ЧКАЛОВА.

В. П. Чкалов с женой Ольгой Эразмовной.

Горжусь своим мужем

Часто от соседей и знакомых я слышу отзывы о Георгии:

— Берегите его, — говорят мне, — он у вас хороший!

— Следите за ним, — просят меня,— ведь это же такой человек!

Мне очень приятно слушать это о своем муже. Но иной раз мне становится не по себе. Как мне его беречь, если он все время в полетах, в учебе, испытывает в воздухе машины, вечно носится с затеями, планами.

В свободные минуты Георгий всегда шутит, смеется, поет. Как только он возвращается с работы домой, сразу же — к Эмочке, нашей дочурке. Ей сейчас два с половиной года. Георгий научил ее отличать на картинках самолет и поезд. И Эмочка, где бы она ни увидела фотографию самолета, тычет пальчиком:

— Самолет, папа.

Она права: папа и самолет — это одно и то же. Трудно себе представить папу без самолета.

Однажды я задала Георгию такой вопрос:

— Ну, чем бы ты занялся, если бы не было авиации?

Георгий подумал и рассмеялся:

— Действительно, не представляю...

Он летчик не только по профессии, но, если так можно сказать, по самому складу своей души. Он упорный, если чего-либо захочет, обязательно добьется. Он спокойный — я никогда его не видела в состоянии запальчивости, гнева. Но самое главное — он храбрый.

Георгий скуп на рассказы, редко делится всякими происшествиями. Но однажды он рассказал такой случай. Он испытывал новую машину. Летел в плохую погоду. Гроза. Град. Георгий говорил, что градины были такие крупные, что его почти оглушило. Я ярко представила себе темное небо, стук града, затянутую тучами землю, молнии, грозу и — полуоглушенного человека где-то в воздухе, на новой, еще не испытанной машине. Ведь если что, на спасение нечего было бы надеяться. И я знаю, что он тогда был спокоен. Вот это, по-моему, храбрость.

В конце зимы прошлого года Георгий пришел домой обрадованный и уже на кухне пустился в пляс. Я поняла, что случилось что-то радостное для него: опять какой-нибудь полет или перелет.

— Куда летим, Георгий? — спрашиваю его спокойно.

— В Америку! Через полюс! С Леваневским!

Этот перелет им не удалось завершить. Когда Георгий вернулся домой, заметно было, что он сильно удручен неудачей. Несколько дней он ходил молчаливый и о чем-то сосредоточенно думал. Однако скоро к нему вернулось обычное бодрое настроение.

Месяц назад Георгий пришел домой снова необычно радостный, весь так и сияет. Достаточно было взглянуть на него—и без слов стало понятно.

— Что, опять в полет?

— Да, начинаем готовиться.

— Куда, опять к полюсу?

— К полюсу, только маршрут другой.

16 июля вечером он приехал на дачу и пробыл с нами 2 дня.

Гуляли в лесу. Георгий спрашивает Эмочку: что тебе привезти? И мы долго смеялись над ее ответом. Дочка сделала заказ: мороженого.

Я проводила мужа до станции. Меня опять охватила тревога.

— Георгий, а что если случится беда?

— Сядем на льдину.

— А если в воду?

— Надуем резиновую лодку. Выход найдем. Да ты не волнуйся, все будет в порядке! Скоро увидимся снова.

Это были его прощальные слова.

ЕВГЕНИЯ БАЙДУКОВА.

Человек сталинской выучки

— Нина, точка!

Так иногда говорит мне мой муж — военный человек, и я уже по опыту знаю, что продолжать расспросы бесполезно, он ничего более не скажет.

Случается, Александр вовлекает и меня в дело. Приоткрывается маленький, дозволенный краешек тайны. Александр поручает мне какие-нибудь выборки из книг или из рассеянных по разным журналам материалов. Тщательно, с любовью работаю я. Но поручение в целом, сложное задание, которым *бывает* занят Александр, остается для меня еще долго скрытым. Спокойный, уравновешенный человек, с которым мне за шестнадцать лет ни разу не пришлось повздорить, — он становится еще более сдержанным, еще более подтянутым, и только поэтому я догадываюсь всякий раз о степени новой ответственности, возложенной на мужа.

Когда наступил срок и Александр сообщил мне о теперешнем перелете, я сказала:

— Кажется, будет очень трудно.

Он смотрел на меня, улыбаясь.

С волнением, с гордостью следили миллионы советских людей за стремительным движением чудесного самолета. И я, жена одного из тех, кто утверждает победу сталинской выучки и выдержки, едва вмещаю в себе высокие чувства под'ема и ликования.



А. В. Беляков с женой Антониной Дмитриевной.

Александру 39 лет, но выглядит он значительно моложе. Может быть, сказывается его увлечение спортом. Утро для меня ассоциируется с гимнастическими упражнениями Александра, обязательными при всяких условиях. Он очень занят. Он много работает. Утром, за чаем, он всегда читает «Правду». Но получаем мы не одну «Правду», а много и других газет. Собираясь на работу, он непременно отдает *мне кипу газет с одной и той же* просьбой:

— Прочти. Вечером сообщишь мне наиболее *значительное в сжатом виде.*

Возвращается он поздно. Но как бы ни устал, он хоть немного, хоть на полчаса отправляется на Москва-реку *зимой с лыжами*, летом — погрести, поплавать. Привязанность к спортивным упражнениям *стала для него непреодолимой привычкой.*

К сожалению, у него нехватает времени следить за художественной литературой. *Только в отпуску, отдыхая, он знакомится* с произведениями, которые уже давно перестали быть новинками. Однажды мне удалось заинтересовать Александра сторонней для его специальности литературой. Книга Вересаева о Пушкине увлекла его чрезвычайно. Возвращаясь домой, он еще с порога об'являл:

— Сбегаю на реку, а потом почитаем про Пушкина!

Необходимость постоянно следить за новейшей специальной литературой побудила его изучить французский, немецкий, английский языки. Аэронавигацию и метеорологию он любит до самозабвения. Метеорологическая склонность у него семейная. Отец Александра 25 лет уже работает на Починковской метеорологической станции под Москвой. Он сам создал ее и до такой степени к ней пристрастился, что за четверть века ни разу не воспользовался отпуском. Старик привил такую же страсть к метеорологии и детям своим. Александр движет свою любимую науку вперед, — он написал немало трудов. Мне известен только единственный полугодовой перерыв в творческих изысканиях Александра — это прошлогоднее его пребывание в школе на Каче, куда он поехал, чтобы прибавить к своей квалификации опытного штурмана знания хорошо обученного летчика.

В пору подготовки к теперешнему полету он много раз самостоятельно летал из Москвы в Щелково.

— Ну как? С козлом летал сегодня?— спрашивала я Александра по возвращении.

— Нет! — говорил он, сияя, — сегодня точно и плавно посадил на три точки, без всякого подскока, Нина, без всякого козла.

Я знаю, *он гордится своими успехами* в самостоятельном управлении.

Иногда, в самую горячую пору, когда Александр занят по горло, когда он работает не только у себя на службе, но и дома, в поздние ночные часы, когда он *начинает пренебрегать даже спортом, даже* ежедневной гимнастикой, — я прибегаю к хитрости, чтобы развлечь его или склонить к необходимому *отдыху*. Есть в запасе у меня несколько испытанных средств для этого и одно — самое верное, самое надежное, против которого Александр никогда не может устоять, как бы он ни дорожил временем:

— Саша, — говорю я, прибегая к этому средству, — сегодня идет «Князь Игорь» в Большом театре. Пойдем?

Он очень любит музыку, и опера Бородина «Князь Игорь» способна увлечь его безраздельно.

АНТОНИНА БЕЛЯКОВА.

Счастье жизни

В такие часы, как полет «АНТ-25», как-то особенно остро осмысливаешь, в какую чудесную неповторимую эпоху досталась тебе жизнь и необыкновенно остро начинаешь понимать счастье этой жизни.

Много лет назад, — чуть ли не тридцать, — воспитывался я в казенном приюте, который назывался «низшей сельско-хозяйственной школой». Зимой нас учили весьма несложным наукам: закону божьему, животноводству да арифметике. А летом от зари до зари мы работали на пашне. Работа была трудная, а наказанья за плохую работу были тяжкие. В то время впервые начинались полеты. Мы прочли об одном таком полете в жалком журнальчике, кто знает как попавшем на степную нашу «ферму». И так как пешком было бежать некуда, да и силенок бы нам нехватило — так был далек другой, отличный от нашего степного мир, — то мы решили тайком от заведующего выстроить «аэроплан».

Мы натаскали в поле, возле озера, солончакового и скучного, досок и жердей и, по вечерам, при свете украденной лампы, долго сколачивали «аэроплан». Двигателя у нас не было. Мы решили крутить пропеллер руками, сил, казалось, должно было хватить — нас, бегущих, было пять человек. И вот соорудили крылья, сели верхом на бревнышко, что поставили посреди «аэроплана», один из нас взялся за руль, а другие, посредством чрезвычайно сложного приспособления, начали крутить *пропеллер*. Мы крутили *этот пропеллер* всю ночь, пока не взошло солнце. Мы были потные, мокрые, неимоверно усталые, — а наш «аэроплан» как *стоял, так и стоит.* Мы заплакали и сожгли его.

И мало разве таких моих современников, уездных юношей, которые вот так же, на тесовом «аэроплане» мечтали улететь из тусклой и скучной жизни, — убежать куда-то, а куда — и неизвестно? Мало ли было в России странников, загубленных скитальцев, одиноких и несчастных людей!

И как не быть довольным теперь, как не восхищаться своей жизнью и жизнью наших героев, наших летчиков, наших конструкторов, когда великое множество великолепнейших машин, великое множество летчиков, самых кровных детей нашего народа, стоит на-страже нашей страны, свершает подвиги один краше другого, и все эти подвиги, все эти знания, все эти *прекрасные машины* созданы, *поняты*, управляемы после хороших и добросовестных трудов, после великолепной работы, *после полного осмысливания жизни?* Множество тысячелетий человечество мечтало в сказках о полетах, о коврах-самолетах. И теперь эти ковры-самолеты, эта мечта служит своей сказкой счастью не одного человека, а счастью всего человечества!

У этого нового человечества много врагов. Но с каждым часом все труднее и опаснее становится быть врагом нового человечества.

Я несказанно рад, что над горами, морями и тундрой, в самолете «АНТ-25» летело и мое счастье!

ВСЕВОЛОД ИВАНОВ.

ВАШИ ИМЕНА ЗАПОМНИТ ВЕСЬ МИР

Горячо поздравляю бесстрашных сынов нашего социалистического отечества тт. Чкалова, Байдукова и Белякова, демонстрирующих всему миру совершенство высшей советской техники и мужество советских людей.

Горжусь соотечественниками - героями, побившими мировые рекорды дальности, отваги и летного мастерства.

Ваш подвиг войдет в историю авиации, ваши имена запомнит весь мир.

АЛЕКСЕЙ ТОЛСТОЙ.

23 июля. (ТАСС).

8-летний Игорь Чкалов—отцу

Дорогой папа!

Я шлю тебе большой привет и поздравляю тебя с успешным перелетом.

Все эти дни я сидел у радио, ждал и внимательно слушал все, что передавали о тебе. Я горжусь твоей смелостью и храбростью в таком трудном и дальнем перелете.

Приезжай скорей, папочка. Я, мама и Лерочка ждем тебя с нетерпением!

Целую тебя

ИГОРЬ ЧКАЛОВ.

А. МЕНДЕЛЬСОН

ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ

(ВЫПОЛНЕНИЕ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПЛАНА)

Первое полугодие 1936 года является исключительным даже на фоне замечательных лет первой и второй пятилеток. Его исключительность — в стахановском движении, охватившем широкие массы трудящихся города и деревни.

Реализация колоссальных возможностей социалистической организации хозяйства— вот основа, на которой зиждется бурный под'ем народного хозяйства СССР, непрерывное его движение по круто подымающейся кривой. Каждый шаг по пути дальнейших побед социализма обнаруживает новые резервы. И одновременно все яснее становится, что имеющиеся у нас *возможности используются далеко не полностью.*

Валовая продукция всей промышленности — союзной, местной и кооперативной — увеличилась в первом полугодии нынешнего года по сравнению с первым полугодием прошлого года на 33,7 проц. Продукция союзной промышленности увеличилась на 33,5 проц., местной — на 31,5 проц. и кооперативной — на 40,7 проц. Темпы развития союзной и местной промышленности нарастают: в первом квартале прирост по сравнению с первым кварталом прошлого года составил 31,1 проц., за четыре месяца — 32 проц., за пять месяцев — 32,7 проц., за полугодие — 33,2 проц.

Производство средств производства увеличилось с 35,4 проц. в марте до 36,7 проц. в июне—на 1,3 проц., темпы же роста производства предметов потребления возросли с 24,2 проц. до 27,7 проц.—на 3,5 проц. Следует отметить, что темпы роста валовой продукции союзной и местной промышленности в первом полугодии самые высокие на протяжении ряда лет. Без малого они в два раза превышают высокие темпы роста двух предшествующих лет.

Годовой план промышленностью за полугодие выполнен на 49,2 проц.

На первом месте попрежнему—Наркомтяжпром. Валовая продукция тяжелой промышленности увеличилась на 37,2 проц. Второе место занимает Наркомпищепром— прирост 34,2 проц. Значителен рост промышленности Наркомлегпрома: в июне — на 60,9 проц. больше, чем в июне прошлого года. Наркомлегпром вплотную приблизился к Наркомпищепрому, добившись роста продукции за полугодие по сравнению с первым полугодием прошлого года на 33,9 проц. Однако, легкая промышленность далеко не полностью использует свои возможности увеличения продукции и резервы роста здесь очень велики. Июньский прирост продукции Наркомлеспрома составил всего 12,1 проц. Темп увеличения продукции этого наркомата за полугодие ниже, чем за пять месяцев — 17 проц., при значительном отставании от годового задания.

Таковы показатели, характеризующие выполнение промышленностью количественных заданий. Отсутствуют пока показатели выполнения заданий по качеству и ассортименту продукции. А без этих показателей оценка работы, особенно легкой промышленности, конечно, не является полной.

Из отдельных отраслей следует отметить продолжающееся отставание каменноугольной промышленности. Среднесуточная добыча в июне составила 319,8 тыс. тонн вместо 362,2 тыс. тонн в декабре прошлого года. При увеличении добычи угля в первом полугодии нынешнего года по сравнению с первым полугодием прошлого года на 22,9 проц. план второго квартала выполнен всего на 86,6 проц., а годовой за полугодие — на 46,5 проц. В июле отставание продолжается: среднесуточная добыча за 16 *дней июля* составляет 312,1 тыс. тонн.

Несколько сдала позиции также черная металлургия: выплавка и прокат металла в июне ниже, чем в мае. Июньский план, а также план второго квартала недовыполнены, несмотря на то, что выплавка чугуна увеличилась в первом полугодии на 19,3 проц., стали—на 35,5 проц., а рост производства проката — на 42,6 проц. Значительно отстает цветная металлургия: при росте продукции в первом полугодии на 28,5 проц. план второго квартала выполнен только на 86 проц., годовой за полугодие — на 43,8 проц.

Тяжелая промышленность уверенно держит курс на *выполнение пятилетки* в четыре года. В этом победном движении не должно быть отстающих!

* * *

Огромный рост продукции промышленности — результат увеличения производительности труда. Количество рабочих увеличилось за пять месяцев лишь на 7,3 проц., а выработка за тот же период возросла на 25,9 проц. По Наркомтяжпрому количество рабочих увеличилось за пять месяцев на 6,3 проц., рост выработки на одного рабочего — на 30,1 проц., по Наркомлесу соответственно — 4,4 и 20,8 проц., по Наркомлегпрому — 10,5 и 17,2 проц., по Наркомпищепрому — 8,3 и 20,1 проц.

Особого внимания заслуживает тот факт, что темпы роста производительности труда *в этом году значительно превосходят* увеличение производительности труда за предшествующие шесть лет. Это выразительно показывает следующая таблица:

Темпы роста производительности труда.

(в процентах к предыдущему году)

1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г. (пять месяцев)
109,7	107,6	102,6	108,7	110,7	116,1	125,9

В сельском хозяйстве достигнуто дальнейшее организационно-хозяйственное укрепление колхозов и повышение качества всех сельскохозяйственных работ. Особенно это заметно на примере обработки посевов. Прополка зерновых колосовых к 5 июля проведена на площади, превышающей прошлогоднюю на 3 проц. Обработка хлопка в четвертый раз и полив его в третий раз проведены к 5 июля на площади, в два раза *превышающей прошлогоднюю.* Прополка табака и махорки проводится гораздо интенсивнее прошлогоднего.

Продолжалось строительство МТС: с начала года до уборочной кампании организовано 575 новых машинно-тракторных станций. Заметно обогащается и оборудование этих станций. В среднем на одну машинно-тракторную станцию к 1 июля приходилось: 61 трактор, 11 комбайнов и 7 грузовых автомашин. Удельный вес ярового посева в колхозах, обслуженных МТС, ко всей площади ярового сева колхозов составил в нынешнем году 76,7 *проц.*, достигая в отдельных республиках и областях 100 проц., как, например, в Крымской АССР, в Донецкой области, Кара-Калпакской АССР и других.

К июлю МТС произвели на 60 проц. больше тракторных работ, чем в прошлом году: 42,7 млн га было обработано тракторами в прошлом году, 68,3 млн га — в нынешнем году. Каждый трактор в нынешнем году сделал на 14 проц. работ больше, чем в прошлом году. Однако *простои тракторов все еще остаются чрезмерно большими.*

Значительно выросла численность скота в совхозах Наркомсовхозов и в животноводческих колхозно-товарных фермах. Стадо крупного рогатого скота в совхозах Наркомсовхозов увеличилось за *полугодие* на 20,1 проц., численность свиней — на 38,2 проц., овец — на 42,2 проц. На фермах крупного рогатого скота поголовье стада увеличилось за пять месяцев на 19,7 проц., на свиноводческих — на 28 проц. и на овцекозоводческих — на 44,9 проц.

* * *

Капитальное строительство развертывается неудовлетворительно. К 1 июня выполнено всего 25,4 проц. годового плана. В прошлом году к этому времени было выполнено 29 проц.

Лучше других промышленных наркоматов работает в этом отношении Наркомтяжпром. Его стройорганизации выполнили 30 проц. годового плана — больше, чем в прошлом году к тому же сроку. Особенно сильно отстает Наркомсвязь — выполнено всего 16,8 проц. годового плана. Абсолютно неудовлетворительно строятся школы: к 1 *июля* выполнено всего 55,8 проц. правительственного задания. Это значит, что в течение остающихся до начала учебного года 1—1½ месяцев должно быть сделано примерно столько же, сколько было сделано за полугодие. Никого не может удовлетворить и жилищное строительство — годовой план к 1 июня выполнен только на 22,6 проц. Плохо выполняется план по вводу в эксплоатацию новой жилой площади.

Недопустимо плохо работает промышленность строительных материалов, особенно местных. Цемента местной промышленностью произведено на 16,9 проц. больше, чем в прошлом году, но план второго квартала выполнен всего на 74 проц., а годовой—на 30,7 проц. Обожженного кирпича произведено на 51,3 проц. больше, но квартальное задание выполнено всего на 80 проц. Извести произведено на 55,3 проц. больше прошлого года, но план второго квартала выполнен всего на 88,9 проц. Такая же примерно картина с другими строительными материалами.

Не видно на строительных площадках сколько-нибудь заметных сдвигов в устранении полукустарных, партизанских методов ведения работ и перехода к подлинно индустриальным методам строительства. На фоне больших достижений других отраслей народного хозяйства строительство, превышая прошлогодний об'ем работ, все же остается наиболее отстающим участком.

* * *

Железнодорожный транспорт прочно закрепился на передовых позициях ведущих отраслей народного хозяйства. Июньский план выполнен с превышением на 3,4 проц. В первом полугодии в среднем грузилось ежедневно на 23,7 тыс. вагонов больше, чем в прошлом году, — прирост на 38,5 проц.

Поскольку рабочий парк грузовых вагонов увеличился на протяжении пяти месяцев нынешнего года всего на 12,9 проц. в сравнении с тем же временем прошлого года, увеличение погрузки произошло главным образом за счет организационных мероприятий и улучшения эксплоатационных измерителей. Среднесуточный пробег вагона увеличился на 17,8 проц., средняя техническая скорость грузового поезда в мае была выше, чем в том же месяце прошлого года, на 31,6 проц. На 21 проц. сократилось время оборота вагона.

Задачи, поставленные народнохозяйственным планом перед железнодорожным транспортом, последний уверенно решает. Задания плана перевыполняются.

* * *

Материальный и культурный уровень трудящихся непрерывно растет. Розничный товарооборот в первом полугодии нынешнего года выше, чем в первом полугодии прошлого года, на 31,1 проц., годовой план выполнен на 49,8 проц. Рост розничного товарооборота за полугодие в городе достиг 22,4 проц., в деревне — 53,1 проц.

Об'ем всего купленного семьями рабочих в мае нынешнего года выше, чем в мае прошлого года, на 15,4 проц. Стоимость потребленных колхозниками продуктов, в неизменных ценах, в январе — апреле 1936 года больше, чем за то же время прошлого года, на 21,9 проц.

Рост розничного оборота обусловлен ростом ресурсов, поступающих из промышленности и сельского хозяйства, и повышением платежеспособного спроса.

Среднемесячная заработная плата рабочих крупной промышленности за пять месяцев нынешнего года выросла по сравнению с тем же периодом прошлого года на 21,8 проц. Фонд заработной платы увеличился за то же время на 32 проц. Среднемесячная заработная плата рабочих строительства поднялась на 17 проц.

Продолжался прилив вкладов в сберегательные кассы. За шесть месяцев он составил 705,8 млн рублей, превысив прошлогодний на 78,4 проц. Средняя сумма вклада к 1 июня составляет около 210 рублей по сравнению с 104 руб. к началу 1935 г. Систематический и непрерывный рост вкладов в сберегательные кассы и увеличение среднего размера вклада — яркий показатель увеличения доходов населения и укрепления советского рубля.

* * *

Ровно год назад «Правда» разоблачила проделки Германского статистического управления. В полугодовом обзоре мирового хозяйства [1]) Германское статистическое управление зачислило СССР — в 1935 году!— в аграрные страны наряду с Финляндией, Данией, Югославией и т. д. В том же издании — через несколько страниц — была помещена весьма выразительная диаграмма, наглядно показывающая, что капиталистический мир значительно отставал по промышленной продукции от уровня предкризисного 1928 года. Включение же СССР резко повышало кривую мирового промышленного производства, поднимая ее над уровнем 1928 года. Отсюда нетрудно было сделать вывод об удельном весе промышленной продукции «аграрного» СССР в мировой продукции. Страницы 3-я и 8-я обзора разоблачали друг друга.

Только-что получен очередной выпуск германского «Обзора мирового хозяйства» за первое полугодие 1936 года [2]).

Фашистское статистическое управление нашло «остроумный» способ «выправить» свою прошлогоднюю оплошность. В обзоре рассмотрено 55 стран. Здесь можно найти — наряду с США, Англией, Францией — также и Финляндию, Кубу, Эквадор, Уругвай. Нет лишь... СССР! Для читателей «Обзора мирового хозяйства»— в изложении фашистского статистического управления—Союз Советских Социалистических Республик перестал существовать на земном шаре! Это «политика» страуса, прячущего в критические минуты голову в песок.

Социалистическое государство рабочих и крестьян уверенно и бодро идет вперед своим, социалистическим путем. Скрыть грандиозные победы нашей великой родины никому не удастся!

[1]) «Die Weltwirtschaft. Mitte 1935». Sonderbeilage zu «Wirtschaft und Statistik», herausgegeben vom statistischen Reichsamt, 15. Jahrg. 1935, № 12.

[2]) «Die Weltwirtschaft. Mitte 1936».

ВСЕНАРОДНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА КОНСТИТУЦИИ СОЮЗА ССР

Чиновники из Алмаатинского горсовета

Дремал-дремал Алмаатинский городской совет в тени своих прославленных яблонь и вдруг с запоздалой суетливостью решил устроить «всеколхозное собрание», посвященное обсуждению проекта Конституции. Организацию собрания поручили тов. Рудинскому, начальнику Алмаатинского городского земельного отдела. Рудинский быстро вошел в роль «командующего парадом» и без промедления разослал телефонограмму председателям сельсоветов и колхозов, в которой после указания места и даты собрания было сказано:

«На собрание должны прибыть все колхозники, за исключением сторожей и больных.

Учтите, что на собрании присутствуют руководители крайкома и правительства.

Это собрание должно превратиться в колхозный праздник. Организуйте колхозников на собрание и обеспечьте явку в указанный час, захватив с собой гармошку и балалайку. Подготовьте выступления колхозников и проекты резолюций.

Начальник горземотдела Рудинский».

Уже с раннего утра к месту сбора, под песни и музыку двигались со знаменами толпы людей—шли пешком и ехали на конях, велосипедах, грузовиках. Колхозники пришли не потому, что их устрашил грозный приказ, а потому, что каждому из них хотелось послушать живое слово об историческом документе. К полудню собралось свыше пяти тысяч колхозников. Так велик интерес к Конституции, так обрадовался народ обещанному празднику.

«Готовить выступления»—вопреки дирениям Рудинского—не надо было. От каждого колхоза и без того рвались на трибуну старики и молодежь, женщины и дети. Честь выступить от имени колхоза [illegible] с предложениями по проекту Конституции досталась стахановке-колхознице Весембаевой [illegible], колхознику Амиру Демеуову, бригадиру Султанбеку [illegible]баеву. Колхоз «Парижская коммуна» поставил в список ораторов [illegible] организатора колхозной детской площадки тов. Халикова. Колхозники «Красного труженика» поручили выступить на митинге лучшим своим товарищам Ивану Терентьеву, Аркадию [illegible], Ивану [illegible]...

Самые заслуженные люди колхозов столпились у трибуны, волновались—шутка ли выступить на таком митинге! Зря волновались. У трибуны стояли милиционеры и... не пускали туда ораторов.

Готовить «проекты резолюции» тоже было ни к чему. Секретарь горкома тов. Юсупов так и сказал:

— Не надо никаких резолюций.

Предложений тоже никому огласить не дали—не надо.

Продолжался «праздник» лишь около часа — начали почти в пять, кончили к шести. Тысячи разгосадованных людей отправились во-свояси с этого митингового балагана—многие за 15—20 километров. Даже кино не организовал Рудинский для колхозников, сделавших в тот день в оба конца—иные пешком!—до 40 километров под палящим солнцем.

Так по вине бюрократов бесславно прошло обсуждение проекта Конституции в Алма-Ата.

В. ХАНДРОС.

Изменилось мое родное село

Мы, уйгуры, родственны монголам. Наш народ в своем большинстве живет в Синь-Узяне на территории Китая. Лишь часть уйгуров живет свободно, радостно. Так живут те, кто находится в свободной советской стране.

Село Нагречи, Джаркентского района, где я родился, до революции жило в большой бедности. Мой отец помнит, как китайские помещики запрягали людей вместо скота и на них обрабатывали свои земли. Я хотел учиться, но средств не было, и я пошел работать на рисовые поля. Лишь вечерами я занимался у человека, который знал русский язык.

В своем родном селе я вступил в комсомол. Много работал и учился. Комсомол послал меня на рабфак, а оттуда—в авиачасть имени товарища Сталина. Я первым из своего народа начал работать в авиации. Я, уйгур, не видевший раньше паровоза, не знавший, что такое автомобиль, сейчас поднимаюсь высоко в облака, овладеваю сложной авиационной техникой.

В прошлом году, когда я приезжал к себе на родину, я рассказывал об авиации, о парашютных прыжках.

Мои односельчане не верили, что человек может с большой высоты благополучно приземлиться при помощи парашюта.

Я не узнал родное село. По сравнению с прошлым оно быстро богатеет. У нас организован колхоз имени Кирова. Уже есть своя школа, где учатся на родном и русском языках.

Теперь, когда все народы советской страны обсуждают проект Конституции, я гордо заявляю, что стал передовым человеком благодаря правильной политике нашей коммунистической партии, благодаря великому вождю народов товарищу Сталину—творцу новой Конституции.

МАМЕНГАЕВ.
Авиачасть имени Сталина.

Дополнения и поправки к проекту Конституции

(Из писем, поступивших в редакцию)

В статье 34-й указано, что «Совет Союза избирается гражданами СССР по норме: один депутат на 300 тысяч населения». Считаю, что эту норму необходимо уменьшить, ибо у нас имеется ряд автономных республик, которые по количеству населения не сумеют выбрать и одного депутата в Союзный Совет.

Кроме того, необходимо добавить к ст. 34-й, что «депутат считается избранным, если он получил не менее двух третей голосов».

М. Катербарский.
Симферополь.

Предлагаю главу V дополнить новой статьей следующего содержания.

«При народных комиссарах союзных и автономных республик, ведающих тем или иным участком народного хозяйства, образуются Советы, в задачи коих входят следующие вопросы: расширение стахановских методов работ, повышение производительности труда, снижение издержек обращения, экономия сырья, топлива и материалов, улучшение работ учебных заведений и т. д.».

К. Картун.
Ст. Розовка, Днепропетровской обл.

К статье 17-й, в которой говорится, что «За каждой союзной республикой сохраняется право свободного выхода из СССР», нужно добавить: «путем проведения плебисцита с участием не менее 90 проц. имеющих право голоса в этой республике и при получении большинства в две трети голосов».

А. Плетгух-Полецкий.
Зыряновский рудник, Казахстан.

Конференция трех локарнских держав

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 23 июля. Сегодня под председательством английского премьер-министра Болдуина в Лондоне открылась конференция трех локарнских держав: Англии, Франции и Бельгии.

По сообщению агентства Рейтер, конференция приняла резолюцию, в которой указывается:

«1) Главной целью, по достижении которой должны быть направлены усилия всех европейских народов, является укрепление мира путем общего соглашения.

2) Такое соглашение может быть достигнуто лишь путем свободного сотрудничества всех заинтересованных держав, и ничто не может быть более роковым для надежд, возлагаемых на такое соглашение, нежели разделение Европы — мнимое или реальное — на противостоящие друг другу блоки.

3) Три державы считают, что должны быть предприняты шаги для того, чтобы организовать встречу пяти локарнских держав как только представится подходящий момент. Первой задачей, по их мнению, должно быть обсуждение нового соглашения, предназначенного заменить собой локарнский договор и урегулировать путем сотрудничества всех заинтересованных стран положение, создавшееся в результате германского предложения от 7 марта с. г.

4) Три державы в виду этого намерены снестись с правительствами Германии и Италии с целью обеспечить их участие в этом совещании.

5) Если на этом совещании может быть достигнут прогресс, то и другие вопросы, касающиеся европейского мира, по необходимости станут предметом обсуждения. В этом случае естественно иметь в виду возможность расширения поля дискуссии с тем, чтобы облегчить при сотрудничестве других заинтересованных держав урегулирование проблем, разрешение которых представляется существенным для европейского мира».

Н. Майорский.

ЛОНДОН, 23 июля. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает, что сегодня вечером закончилось совещание представителей трех локарнских государств.

АНТИСОВЕТСКИЕ ВЫПАДЫ ПАПЕНА

ВЕНА, 23 июля. (ТАСС). Возвратившийся в Вену германский посланник в Австрии Папен выступил вчера на собрании об'единения англо-американских журналистов в Вене с докладом об австро-германском соглашении.

Свое выступление Папен использовал для выпадов против Советского Союза и против системы коллективной безопасности. При этом Папен не стеснялся повторить небылицы о «вмешательстве Москвы» в события в Испании.

ПОСЛЕ ВИЗИТА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ДЕЛЕГАЦИИ В ЧЕХОСЛОВАКИЮ

ПРАГА, 23 июля. (ТАСС). Сегодняшние газеты подробно сообщают о сердечных проводах посетившей Чехословакию советской авиационной делегации во главе с начальником военно-воздушных сил РККА командармом 2-го ранга тов. Алкснисом.

Газеты отмечают важное значение ответного визита советской авиационной делегации в Прагу для укрепления дружбы между СССР и Чехословакией и для совместной борьбы за сохранение мира.

Официоз «Прагер прессе» пишет:

«Советские летчики за время своего пребывания в Праге привлекли к себе лучшие симпатии всех, с кем они соприкасались. Визит советской авиационной делегации содействовал дальнейшему укреплению дружественной связи между обоими государствами, честно старающимися сохранить и обеспечить мир во всем мире».

СОКРАЩЕНИЕ ПРИРОСТА НАСЕЛЕНИЯ В ПОЛЬШЕ

Выходящая во Львове газета «Трибуна роботнича» бьет тревогу по поводу сокращения прироста населения в Польше.

«По официальным данным, — пишет газета,—рождаемость сократилась с 35,2 на тысячу человек в 1925 году до 26,5 в 1934 году. Сокращение за 10 лет составляет 24,8 проц. Следует отметить, что налицо не только относительное, но и абсолютное сокращение прироста населения. В 1925 г. прирост был 544 тысячи, а 10 лет спустя уже только 402 тысячи».

«В Польше, — пишет далее газета,— каждый 7-й ребенок умирает на первом году своей жизни. Из каждых 100 новорожденных умирает 13. Причина высокой смертности — неимоверная нужда масс. Цифры, характеризующие жизненный уровень трудящихся, вскрывают трагедию народных масс Польши. 33½ миллиона человек в 1936 году потребляют меньше предметов первой необходимости, чем 29 миллионов человек в 1925 году. Потребление промышленных изделий ограничивается главным образом пеленками и гробами».

Проведенное в 1928 году, т. е. в год сравнительно благоприятной хозяйственной кон'юнктуры, исследование бюджета польских рабочих показало, что число калорий, потребляемое рабочим за день, значительно ниже минимума, необходимого для сохранения трудоспособности человека. Это полностью соответствует выводам статистика Яна Деренговского о том, что 72 проц. рабочих в Польше недоедали уже в 1928 году.

В еще худшем положении находятся крестьянские массы. По статистическим данным Пулавского института, малоземельные крестьяне расходовали на продукты питания в 1933—1934 году только одну треть того, что в 1927—1928 году.

Шахт требует колоний

БЕРЛИН, 23 июля. (Соб. корр. «Правды»). Министр народного хозяйства Шахт дал на-днях интервью известному французскому журналисту Жюлю Зауэрвейну.

По словам «Берлинер тагеблатт», Шахт, беседуя с Зауэрвейном по поводу своей последней поездки на Балканы, указал на трудности так называемой «компенсационной» торговли, когда покупатель вынужден расплачиваться не деньгами, а предлагать в обмен другие товары.

«Я приехал на Балканы, — заявил Шахт, — как покупатель, готовый купить большие партии товаров. Но эта компенсационная торговля сильно напоминает средневековье. Подобно африканскому дикарю, меняющему слоновую кость на стекло или каучук на ткани, я вынужден менять наши машины на хлеб и радиоаппараты на табак. Разве такая система торговли достойна цивилизованной нации? А между тем,— продолжал Шахт, — есть возможность вернуться к нормальным методам торговых отношений. Достаточно лишь возобновить систему международного кредита и вернуть Германии хотя бы часть принадлежавших ей до войны колоний».

К. Гофман.

ПЛАНЫ ДАНЦИГСКИХ ФАШИСТОВ

ПРАГА, 23 июля. (ТАСС) Варшавский корреспондент газеты «Прагер прессе» в связи с последними декретами данцигского правительства сообщает, что дальнейшие планы данцигских фашистов идут в следующем направлении: прежде всего добиться отмены постановлений версальского договора о Данциге, в особенности ликвидации поста верховного комиссара Лиги наций в Данциге, затем добиться от Польши признания суверенитета Данцига и, наконец, заключить таможенное соглашение с Польшей на 25 лет.

Полагают, продолжает корреспондент, что этот план выработан в Берлине.

Военно-фашистский мятеж в Испании

Республиканские войска и рабочие выбили фашистов из ряда городов

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 23 июля. Бои в Испании продолжаются с большим ожесточением и с применением всех видов оружия. Английская печать указывает, что число убитых достигает 25 тысяч человек.

На крайнем северо-западе, в Галисии, идут бои за обладание Вильяльва.

С часу на час ожидается решающее сражение за Мадрид, на который наступают с севера и с северо-запада войска генерала Мола. Сам Мола, по слухам, убит в бою у Сан-Себастьяна.

Один отряд мятежников вошел в соприкосновение с республиканскими войсками у Сан-Мартин де Вальдейглесиас, в 60 километрах от столицы. Мятежники разбиты у Лагранха (70 километров к северо-западу от Мадрида). Они оставили много убитых и раненых и много оружия; правительственные войска преследуют отступающих.

Второй отряд генерала Мола находится на севере, имея в тылу Сан-Себастьян и Ирун. Вопреки первоначальным сообщениям, эти города не сдались монархистам-мятежникам. Последним удалось ворваться в Сан-Себастьян, но вооруженные рабочие организовали отпор, и бой в этом городе продолжается. «Дейли телеграф» пишет, что сан-себастьянские рабочие дерутся с необычайным упорством, несмотря на то, что мятежные войска гораздо лучше вооружены. Упорные бои идут также около Ируна. «Дейли телеграф» помещает сообщение очевидца, что от Ируна против мятежников двинуты 40 грузовиков с вооруженными рабочими, среди которых много женщин.

Мятежники потерпели поражение у Бутраго, на севере Мадридской провинции. Одновременно на Памплону, где находится штаб генерала Мола, движутся рабочие отряды из Бильбао.

Передовые части генерала Мола подошли на расстояние 40 километров от Мадрида, но были отброшены назад. Во взятии Гвадалахара (около 45 километров к северо-востоку от Мадрида) активно участвовали отряды рабочей милиции, женщины шли в передовых цепях — было убито 12 женщин. Взятые здесь в плен генерал Валенсуэла, один вице-адмирал и почти все офицеры, участвовавшие в мятеже, расстреляны.

Правительственная авиация бомбардировала аэродром в Леоне (провинция Леон) и уничтожила все находившиеся там самолеты. Колонна горняков из Хаена продолжает сражаться с мятежниками в окрестностях Кордовы.

По последним данным, правительственные войска заняли Альбасете, главный город одноименной провинции, и Альманса в той же провинции.

В Севилье четвертый день продолжается всеобщая забастовка, идут упорные бои. Правительственные самолеты бомбардировали аэродром Таблада близ Севильи.

Мадридский корреспондент «Ньюс кроникл» указывает, что против мятежников на юг Испании двинуты вооруженные отряды шахтеров из Рио Тинто. Колонна генерала Франко, о которой говорят, что она двинулась к Мадриду с юга, таким образом, не имеет обеспеченного тыла.

Отряд народного фронта направлен на штурм захваченного мятежниками Бургоса. Кордова, Лерида, Херон — в руках правительственных войск. По непроверенным сообщениям, мятежники захватили Бадахос близ португальской границы.

По сообщению газеты «Эль либераль», к правительственным войскам присоединился отряд марокканцев из корпуса, высаженного и затем обращенного в бегство в Алжесирасе.

БОИ В ГИБРАЛТАРСКОМ ПРОЛИВЕ

Вчера у берега Гибралтара состоялся бой между испанским республиканским флотом и авиацией мятежников. Несколько снарядов и бомб попало на английскую территорию. Английские власти заявили, что они откроют огонь из крепостной артиллерии, если подобный случай повторится. Как передают, республиканские военные суда отплыли от Гибралтара к Малаге.

Сегодня в Гибралтарской бухте имел место новый инцидент. Фашистские самолеты сбросили несколько бомб на два английские истребителя, сопровождавшие группу пассажирских пароходов. Истребители открыли огонь по самолетам.

Третий инцидент возникает в связи с положением в «международном городе» Танжере. Монархо-фашистские силы под командой генерала Франко грозят захватить Танжер, если в гавани последнего будут стоять республиканские суда. Английскому посольству в Мадриде посланы инструкции из Лондона потребовать от испанского правительства, чтобы испанский флот не заходил в Танжер.

Н. Майорский.



КАРТА ИСПАНИИ

СОЗДАНИЕ КОМИТЕТА ЮГО-ВОСТОЧНЫХ ПРОВИНЦИЙ

ПАРИЖ, 22 июля. (ТАСС). В Мадриде опубликован декрет о лишении чинов и орденов мятежных генералов Франко, Годеда, Кейпо де Льяно, Кабанельяса, Фанхула и Саната. Опубликован также декрет о роспуске некоторых артиллерийских и пехотных частей.

Создан правительственный комитет по делам юго-восточных провинций: Валенсия, Аликанте, Кастельон, Кунэка, Альбасете, Мурсия. В этот комитет, который будет пользоваться всеми правами правительства, входят: министр земледелия, председатель кортесов, товарищ министра земледелия и заместитель премьера. Комитет подчинен премьеру.

ЛИДЕР ИСПАНСКИХ ФАШИСТОВ—ВО ФРАНЦИИ

ПАРИЖ, 22 июля. (ТАСС). «Юманите» сообщает, что в Биаррице (Франция), где в настоящее время находится лидер испанских фашистов Хиль Роблес, полиция конфисковала несколько тысяч листовок, отпечатанных в местной типографии по заказу «одного иностранца». Листовки эти содержали призыв «верховной военной хунты» к мятежу. По словам «Юманите», прокламации доставлялись в Испанию на самолете.

ПРИБЫТИЕ ИСПАНСКОГО САМОЛЕТА ВО ФРАНЦИЮ

ПАРИЖ, 22 июля. (ТАСС). Агентство Гавас сообщает, что вчера во второй половине дня на аэродроме ле Бурже снизился испанский самолет, доставивший майоров авиации Исмаеля Варлети и Хуана Авоаля. Оба офицера отказались сделать какие-либо заявления.

«Матен» утверждает, что эти офицеры снабжены дипломатическими паспортами и прибыли якобы с официальным поручением от мадридского правительства.

* * *

Седьмой день в Испании идет борьба между силами, защищающими республику, и военно-фашистскими мятежниками. Главные результаты вчерашнего дня—это ликвидация, в основном, восстания в Каталонии и очищение района в 60—70 километрах вокруг Мадрида от контрреволюционных сил. Правительство овладело также такими важными пунктами, как Альбасете (на юго-востоке страны) и Хихон (в Астурии). На юге и на севере страны правительственные войска перешли в наступление. Инициатива находится в руках правительства, которое поддерживают вооруженные рабочие. Новым моментом является обращение каталонского правительства к крестьянству с призывом к активной борьбе против фашистов. Несомненно, что в очищении Каталонии от мятежников крестьяне играли весьма активную роль.

Мятежники все еще держат в своих руках на севере два крупных железнодорожных узла — Сарагоссу и Вальядолид. Однако отряды каталонского правительства продвигаются к Сарагоссе. Правительственные самолеты из Барселоны бомбардировали Сарагоссу. Заслуживает внимания сообщение о том, что правительственной авиацией были уничтожены самолеты мятежников на аэродроме города Леона. Здесь находится одна из важнейших баз испанской авиации. В октябре 1934 года самолеты леонской авиабазы бомбардировали восставшую Астурию.

Сегодняшние телеграммы говорят и о том, что мятежники овладели городом Бадахос на испано-португальской границе. В двух районах Эстремадуры—Бадахосе и Касересе—республиканское правительство провело земельную реформу довольно решительным образом. Из 110 тысяч крестьянских хозяйств в Испании, получивших, начиная с февраля, землю на основе аграрной реформы, 80 тысяч хозяйств приходится на эти два района. Естественно, что контрреволюция не смогла создать себе там более или менее серьезной опоры. Захват мятежниками небольшого провинциального города Бадахоса, — если это подтвердится, — вероятно преследует стратегическую цель: обеспечить в случае необходимости войскам контрреволюционного генерала Мола отступление на территорию Португалии.

Произошло первое серьезное столкновение между силами республиканского правительства и мятежниками к северу от Мадрида. По имеющимся сведениям, это столкновение кончилось победой правительственных сил. Очевидно, однако, что на севере еще предстоят жестокие бои.

Правительство Хираля продолжает действовать энергично, вооружая рабочих, опираясь на народный фронт и широкие слои вооруженного народа. Создание специального правительственного комитета с чрезвычайно широкими полномочиями по управлению юго-восточными провинциями разгрузит центральное правительство от непосредственного руководства военными операциями в этих округах.

Все источники подчеркивают, что характерной чертой боев последних дней является исключительный героизм женщины, борющихся за республику и демократические свободы.

ЧТО ЧИТАЕТ АМЕРИКА

Трудно себе представить американца без газеты. Американец аккуратно читает свою местную газету и изредка центральную.

Житель большого города не прочитывает полностью всей газеты, которая выходит ежедневно примерно на 50 страницах. Он ее лишь просматривает и ищет в ней только то, что его действительно интересует. Житель небольшого городка читает 4—8 страниц своей местной газеты от доски до доски.

Если подсчитать, что читает американский средний и мелкий буржуа, то окажется, что 20 процентов его чтения составляет скандальная местная, национальная и международная хроника, включая и всякого рода уголовные сенсации; около 30 процентов—детективные истории; 15—20 проц.—спорт, радио, кино, ребусы, и около 15 процентов—биржевые курсы и разного рода об'явления. Остальное приходится на долю более или менее серьезного чтения.

Американский мелкий буржуа или интеллигент уделяет чтению сравнительно мало времени. После восьми, а иногда и 10 часов работы он возвращается домой, обязательно делает что-нибудь по домашнему хозяйству и, если у него остается время, идет в клуб, церковь, кино, играет в бридж или на биллиарде, идет смотреть матч бокса, автомобильные гонки, слушает радио. Стандарт жизни средней американской семьи довольно однообразен. В нем мало отведено времени серьезному чтению или художественной литературе. Не удивительно, что имена крупных современных американских писателей и поэтов мало известны. Из 10 американцев каждый ответит, кто такой Кларк Гебл (киноартист), но вряд ли двое из них ответят, кто такой Теодор Драйзер. Каждый американец знает Гауптмана, казненного за похищение ребенка Линдберга, бандитов Аль-Капоне и Диллинджера, но очень немногие знают Дос-Пассоса и Хэмингуэя.

Синклер Льюис, наиболее известный писатель в США, обязан своей популярностью главным образом тому, что по некоторым его произведениям были написаны сценарии и сделаны кинофильмы. Эптон Синклер только в последние два года стал широко известен, но не как писатель, а как автор демагогического плана «спасения Калифорнии от бедности». Зато хорошо известны имена писателей бульварных и «легких» романов — Борроуза, автора похождений Тарзана, Катлин Норрис, Бут Таркингтона и др.

Само собой разумеется, что среди населения в 127 миллионов человек есть люди, читающие хорошую художественную литературу. Но число это едва ли превышает несколько миллионов человек.

В 1935 году наибольший успех выпал на долю следующих книг: «Полет через север на восток» Анны Линдберг, «Личная история» Винсента Шинна, «Я пишу, как хочу» Вальтера Дюранти и «Я меняю мир» Анны Луизы Стронг. Характерно, что почти все эти книги так или иначе касаются СССР.

Анна Линдберг, жена летчика Чарльза Линдберга, написала простым, безыскусственным языком занимательную книгу о своем полете с Линдбергом через Канаду, Арктику, Камчатку, Японию и Китай. Книга передает в яркой и живой форме переживания Линдбергов, дает картину жизни заброшенных в глуши Арктики американцев и канадцев, слабо связанных с центром, людей, о которых мало знают и заботятся. Невольно напрашивается на сравнение та глубокая, постоянная связь, которая существует между советской общественностью и советскими колониями в Арктике.

Описание полета Линдбергов вдоль канадского побережья Северного Ледовитого океана, а также через Охотское море, представляет не только литературный, но и большой технический интерес. Запоминается глава, посвященная пребыванию Линдбергов на Камчатке. Несмотря на кратковременное пребывание на этом полуострове, Линдберги успели оценить первые успехи советской власти на полуострове. Книга Анны Линдберг уделяет основное внимание самому полету, трассе, технике полета — и все это в легкой, изящной форме, доступной любому читателю.

Книга Винсента Шинна «Личная история» пользовалась особенно большим успехом. Автор—прекрасный журналист—побывал в качестве корреспондента одной из чикагских газет в Марокко в 1923—1924 гг., посетил Иран, жил в Китае в 1926—1927 гг. Симпатии Шинна на стороне китайской революции; но вместе с тем он не скрывает от читателей своей нерешительности, поставившей его в известной мере вне борющихся сторон. В завуалированной форме Шинн описывает и свою любовь к американке, активной деятельнице коммунистического движения в Китае.

Книга Дюранти «Я пишу, как хочу» имела и все еще имеет огромный успех. Эта книга имеет широкую массу читателей — вплоть до деловых кругов. Успех книги об'ясняется прежде всего ее темой: СССР вызывает к себе исключительный интерес в США.

Книга Анны Луизы Стронг, фактически ее автобиография, представляет большой общественный интерес. Анна Луиза Стронг хорошо знает свою страну, исколесила Китай, знает много других стран. В последние десять лет она связала свою жизнь с жизнью и судьбами СССР. Об этом она и рассказывает в своей книге, и, как всегда в своих работах, рассказывает горячо и увлекательно.

Несколько художественных произведений имели широкий успех в последнее время. Назовем некоторые из этих книг: Элен Глазгоу «Железо в венах», Гарви Аллен «Несчастный Антоний», Брифо «Европа» и Льюис Синклер «Это не может случиться здесь».

Две из этих книг заслуживают особенного внимания. Это книги Брифо и Синклера Льюиса.

Отец Брифо—француз, мать—англичанка. Его книга «Европа» была впервые напечатана в США; утверждают, что ее было очень трудно издать в Англии. Брифо по образованию антрополог. Сейчас ему больше 50 лет. И вот человек уже солидного возраста решил испробовать силы в художественной литературе.

Главный герой «Европы»—сын английского дипломата Брент. Детские годы Брент провел в Италии, юношеские в Англии. Он принадлежит к привилегированной касте. В том кругу, в котором он вращался с детства, центром интересов были международные дела. Брент с детских лет имел возможность наблюдать руководителей довоенной Европы, имел возможность видеть, как незаметно дипломаты подготовляли войну. Брифо хорошо знает предвоенную среду, которую он описывает. Знает он так же хорошо и историю эпохи.

В последних главах романа, в лондонской обстановке, Брент начинает понемногу знакомиться с жизнью рабочих, с работой революционных групп в Лондоне, в частности с русскими революционерами. Говорят, что во второй части своей работы, которую он сейчас пишет, Брифо намерен провести своего героя через горнило гражданской войны в России. Совсем недавно Брифо посетил СССР, и его письмо, в котором он дает оценку положения в Советском Союзе, показывает, что к фаланге писателей—друзей СССР прибавляется еще один, глубоко образованный и культурный человек.

Книга Синклера интересна не столько как художественное произведение, сколько как попытка одного из популярных и даровитых американских писателей серьезно проанализировать проблему, волнующую широкие массы американцев—проблему возможности победы фашизма в США. В первых главах своего романа «Это не может случиться здесь» рассказывается история роста влияния и популярности некоего Уиндрипа, будущего американского фашистского диктатора. Синклер дает яркую картину буржуазной американской провинции, рисует отдельных людей и целые группы, уже вполне созревшие для фашизма, как, например, общество «Дочерей американской революции». В последних главах, рисуя победу фашизма, Синклер талантливо описывает его ужасы и варварство. И в этом сила и ценность книги, несмотря на то, что ни на какие серьезные политические выводы Синклер Льюис не решается.

МИГАЙ.
Нью-Йорк. Июль 1936 г.

Положение в Южном Китае

ТОКИО, 22 июля. (ТАСС). Корреспондент Домей Цусин сообщает о серьезных волнениях, возникших в Шаоцине, в 90 километрах к западу от Кантона, где части гуансийских войск подняли мятеж. Несмотря на приказ гуансийских лидеров Ли Цзун-чженя и Бай Цзун-си вернуться в провинцию Гуанси, две гуансийских дивизии под командованием Чжоу Цзе-гуана до сих пор продолжают оставаться в пунктах вдоль реки Сицзян, в провинции Гуандун.

Одновременно корреспондент Домей Цусин сообщает, что Ли Цзун-чжень 20 июля созвал в Наньнине (столица провинции Гуанси) совещание гуансийских военных лидеров. На совещании было решено «воздержаться от вызывающих действий против нанкинских войск».

ШАНХАЙ, 22 июля (ТАСС). Газеты сообщают, что над провинцией Гуанси совершают полеты десятки нанкинских самолетов, разбрасывая листовки с призывом к населению и к армии избежать междоусобицы и не поддерживать генералов Бай Цзун-си и Ли Цзун-чженя.

По сообщению «Синьвэньбао», в провинции Гуандун перешедшими на сторону Нанкина войсками были разоружены два полка гуансийских войск, отказавшихся подчиниться новому командованию. Как уже сообщалось, в Гуандуне восстали две дивизии под командованием Чен Вень-чжоу (брат генерала Чен Цзи-тана). Сегодня газеты сообщают, что восставшие дивизии пытались пробиться в провинцию Гуанси для соединения с гуансийскими войсками, но были окружены гуандунскими войсками.

Агентство Домей Цусин пишет, что позиция гуансийских войск все еще неясна. В связи с этим, продолжает агентство, Чан Кай-ши 20 июля издал приказ, в котором предлагал гуансийским войскам немедленно подчиниться. В то же время Чан Кай-ши, по словам агентства, сконцентрировал 50 тысяч своих войск в провинции Гуйчжоу, на границе с провинцией Гуанси, и 40 тыс. войск в провинции Хунань.

Сегодня в газетах появились сообщения о том, что гуансийские лидеры Ли Цзун-чжень и Бай Цзун-си решили капитулировать перед Нанкином. По сообщению газет, представитель гуансийского провинциального правительства Хуань Сюэ-цзю вылетел для встречи с Чан Кай-ши в Кулин (курорт в провинции Цзянси, близ Цзюцзяна). По сообщению газеты «Давань-бао», Хуань Сюэ-цзю передаст Чан Кай-ши решение гуансийских лидеров уйти в отставку и выехать за границу.

ЛОНДОН, 22 июля. (ТАСС). Гонконгский корреспондент газеты «Дейли телеграф» сообщает, что в Кантоне происходят массовые казни. «Никто не осмеливается высказаться открыто против нового режима»,— добавляет корреспондент.

БЕГСТВО КАПИТАНА ТАНАКА

ТОКИО, 22 июля. (ТАСС). Газета «Дзи-дзи» пишет, что арестованный в начале июля 1936 г. во время военных маневров в префектуре Аомори капитан 3-го пехотного полка гвардейской дивизии Танака 19 июля скрылся после десятидневного допроса в одном из отделений токийской жандармерии. В настоящее время Танака усиленно разыскивается жандармерией.

Танака, пишет «Дзи-дзи», был арестован по обвинению в том, что он работал по созданию «органа связи между армией и населением». После бегства, заключает «Дзи-дзи», Танака зачислен в список ожидающих распоряжения.

АВАРИИ В ЯПОНСКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ

БЕРЛИН, 22 июля. (ТАСС). Германский военный журнал «Дейче вер» в последнем номере помещает заметку об авариях в японской военной авиации. Журнал пишет:

«Как известно, несчастные случаи и катастрофы в японской военной авиации по сравнению с другими крупными державами весьма многочисленны. Японская статистика показывает, что ежегодно жертвами аварий становятся примерно 200—255 самолетов, при чем погибает круглым числом 100 летчиков. Впереди по аварийности идет военно-морская авиация.

В текущем году во время авиационных катастроф убиты 50 человек и тяжело ранены 40; зарегистрировано с начала года 40 катастроф, 50 аварий и 30 вынужденных посадок с более легким повреждением самолетов. Большинство аварий произошло в авиабазах Татэяма, Омура, Иокосука и Сасебо».

ЖЕРТВЫ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГЕРМАНИИ

БЕРЛИН, 22 июля. (ТАСС). За три недели июля число жертв уличного движения в Германии составляет: убитых 442 и раненых — 13.165 человек.

МЕТАЛЛ ЗА 21 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	41,3	38,8	93,9
СТАЛЬ	46,2	44,2	95,7
ПРОКАТ	36,0	32,1	89,1

УГОЛЬ ЗА 21 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	360,7	307,1	85,1
ПО ДОНБАССУ	219,9	188,2	85,6

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

22 июля

Дороги.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Калининская	Торопченов	121	133	99
Белорусская	Владимирский	134	114	111
Казанская	Базоев	113	102	83
Западная	Русанов	102	88	112
Томская	Ваньян	112	114	102
Омская	Фуфрянский	119	139	112
Юго-Восточная	Арнольдов	105	115	109
Кировская	Ледник	99	105	107
Красноярская	Мирский	144	149	129
Турксиб	Михайленко	141	116	148
Восточносибир.	Крохмаль	104	86	126
Одесская	Суслов	95	82	107
Оренбургская	Подшивалин	142	150	183
Амурская	Рутенбург	142	170	150
Москва—Донб.	Ешманов	101	109	116
Северокавказ.	Маевский	97	108	139
Закавказская	Розенцвейг	108	91	117
Ярославская	Винокуров	105	98	121
Окружная	Фалеев	107	110	173
Ряз.-Уральск.	Кавтарадзе	98	77	119
Им. Дзержинск	Амосов	85	107	114
Октябрьская	Синев	108	95	114
Горьковская	Бадышев	87	94	80
Им. Молотова	Друскис	150	100	157
Азово-Черном	Дашко	96	96	124
Южная	Шушков	110	79	123
Сталинградск.	Гродис	93	100	102
Северная	Федан	75	71	89
Ленинская	Кучмин	121	109	101
Им. Кагановича	Шахгильдян	97	89	107
М.-Киевская	Жуков	88	74	123
Донецкая	Левченко	88	76	90
Ашхабадская	Еремеев	98	73	106
Ташкентская	Прокофьев	99	84	130
Сталинская	Трестер	92	89	103
Дальневосточн.	Лемберг	89	88	151
Им. Куйбышева	Ковылкин	99	96	122
Юго-Западная	Зорин	91	87	112
Южно-Уральск.	Князев	86	86	115

Погружено всего: 89.589 ваг. 99,5 проц.
Разгружено » 87.407 » 96,0 »

Новости зарубежной авиации

В Англии на-днях состоялись пятнадцатые по счету (начиная с 1922 г.) воздушные гонки на «Кубок короля».

Как обычно, в этих состязаниях приняли участие лучшие английские летчики— Эмми Моллисон, лейтенант Розе и другие.

В гонках участвовали 28 спортивных самолетов, которые были разбиты на три категории: самолеты, мощность моторов которых не превышает 150 лош. сил, самолеты с моторами свыше 150 лош. сил и двухмоторные самолеты с неограниченной мощностью мотора. Состязания состояли из двух этапов. В первый день летчики должны были пролететь дважды расстояние в 980 километров по замкнутой кривой. Самолеты поднялись с Хатфильдского аэродрома в Лондоне. На первом отрезке пути видимость была настолько плохой из-за низкой облачности, что несколько летчиков, в том числе Эмми Моллисон, были вынуждены вернуться на аэродром. Остальным удалось пробиться через облака. В первый отборочный день состязаний лучшие результаты показал известный конструктор самолетов Персиваль на своем «Мю Гуль»: он пролетел по кривой со средней скоростью в 276 километров в час.

К участию во втором этапе состязаний были допущены только летчики, показавшие максимальную скорость в первый день. Финал заключался в полете 12 раз по небольшому треугольнику протяжением в 41 километр.

На первое место вышел летчик Чарльз Гарднер, развивший скорость в 264 километра в час. На втором месте оказался Томми Розе.

* * *

Состязания спортивных самолетов во Франции, названные «12 часов в Анжере», в этом году фактически превратились в «Шесть часов в Анжере». (Обычно в этих состязаниях победителем считается летчик, пролетевший за 12 часов по замкнутой кривой максимальное количество километров). В день состязаний из-за низкой облачности было решено сократить время полета до шести часов.

В состязаниях участвовало 19 самолетов трех категорий: с емкостью моторов до 8 литров, не выше 4 литров и не выше 2 литров.

На первом месте, как и в прошлом году, оказался французский летчик Морис Арну, пролетевший на своем самолете «Кодрон» с 8-литровым мотором 1.649,8 километра со средней скоростью 274,8 километра в час.

* * *

22 июля из Саппоро (остров Хоккайдо) на Южный Сахалин вылетели 5 самолетов военно-авиационной школы Токородзава. Однако, вследствие густого тумана, 4 самолета вскоре возвратились в Саппоро. Пятый самолет сделал вынужденную посадку в Найдэн, на берегу пролива Соя.

Во время пробного полета из Праги в Бреславль потерпел аварию и разбился германский пассажирский самолет. Два человека команды погибли.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ШАХМАТНЫЙ ТУРНИР В ПОДЕБРАДЫ

ПРАГА, 23 июля. (ТАСС). В 14-м туре международного шахматного турнира в Подебрады наибольший интерес вызвала испанская партия Трейбал (Чехословакия)— Алехин. Казалось, что Трейбал уже победил, однако, сделав грубую ошибку, он проиграл. Флор в ферзевом гамбите выиграл у Фридмана качество, а затем и партию.

Положение после 14-го тура следующее: Алехин и Флор имеют по 10½ очков, Пирц — 9½, Фолтыс и Штальберг — по 9, Фридман — 8½. Пеликан — 7½ (и одна отложенная партия), Элискасес — 7½. Петров — 7 очков (одна отложенная) и т. д.

Иностранная хроника

❉ В связи с разливом реки Лалинь прервано железнодорожное сообщение по линии Харбин—Чаньчун (Манчжурия). Прервано также сообщение по линии Харбин—Лафа.

❉ Германское правительство отменило запрет на распространение австрийских газет в Германии. Аналогичное распоряжение издано также австрийским правительством.

❉ 10 тысяч рабочих «Радио корпорейшен оф Америка виктор» в Кэмдене (США) после месячной забастовки добились удовлетворения своих основных требований.

❉ В значительной части штатов Среднего Запада (США) прошли обильные дожди, частично улучшившие положение, вызванное засухой.

Комбинат тонких сукон

КИЕВ, 23 июля. (Корр. «Правды»). В 12 километрах от Киева, между Броварским шоссе и Дарницей, строится тонкосуконный комбинат. Уже возводятся механический цех, школа фабрично-заводского ученичества, гараж, дома для рабочих, клуб, контора, прокладывается железнодорожная ветка.

Проектная мощность будущего комбината — 10—12 миллионов метров высококачественного сукна в год. На нем будет занято свыше 6.000 рабочих, для которых строится социалистический городок. Общая стоимость комбината — 147 миллионов рублей.

БЕЗНАРЯДНАЯ СИСТЕМА УВЕЛИЧИЛА ДОБЫЧУ УГЛЯ

КАДИЕВКА, 23 июля. (ТАСС). Крупнейшая в Донбассе шахта им. Ильича треста «Кадиевуголь» с 15 июля работает по безнарядной системе. Производительность горняков и добыча угля на всех участках увеличились. Бригады навалоотбойщиков тт. Ключкина и Безногих на участке «Толстый» давали в смену 40—45 вагонеток угля, а сейчас систематически дают 78—80 вагонеток. На Каменском участке забойщики Лукин и Пустовалов до перехода на безнарядную систему вырубали в смену 9 кв. метров (норма — 7 метров), а сейчас вырубают по 15—16 кв. метров.

Участок «Толстый» увеличил добычу со 150 до 190 тонн угля в сутки. Каменский участок — со 170 до 200 тонн и т. д.

КОРАБЛИ ИДУТ НА СЕВЕР

«АНАДЫРЬ», 23 июля. (Спец. корр. «Правды»). Все четыре парохода, совершающие сквозной полярный рейс из Ленинграда во Владивосток, движутся на север. «Сталинград» идет норвежскими фиордами, за ним следует «Анадырь». Подошел к Зунду пароход «Молотов», судно «Крестьянин» идет Балтийским морем.

«Анадырь» готовится к приему пассажиров-полярников, ожидающих его в Мурманске, где он будет через 3 дня.

Макс Зингер.

АКАДЕМИЧЕСКОЕ СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ Т. Г. ШЕВЧЕНКО

ХАРЬКОВ, 23 июля. (ТАСС). Печатается и скоро выходит в свет II том академического собрания сочинений Т. Г. Шевченко. Он включает произведения поэта, написанные в ссылке и вскоре после возвращения из нее.

В этом же году будут выпущены III и IV тома, включающие повести Т. Г. Шевченко, написанные им на русском языке, V том — дневник поэта и VII том — репродукции в красках с картин Шевченко.

Галлерея Т. Г. Шевченко приобрела редкую скульптуру — бюст поэта работы Ф. Каменского. Гипсовый бюст в натуральную величину, датированный 1862 годом (спустя год после смерти поэта), является первым скульптурным изображением Тараса Григорьевича. Бюст случайно обнаружен в Черниговском музее. Кроме того, в одном из зал галлереи выставлен портрет Т. Г. Шевченко работы И. Е. Репина, написанный великим художником в 1888 году.

ПРИЕЗД ФРАНЦУЗСКИХ И ШВЕЙЦАРСКИХ КООПЕРАТОРОВ

23 июля из Ленинграда в Москву прибыло 60 французских и швейцарских кооператоров. В Центросоюзе состоялся прием гостей.

От имени прибывших кооператоров выступил руководитель группы Массон. Г-н Массон горячо благодарил за теплый, сердечный прием, оказанный им в Советском Союзе.

(ТАСС).

В ЧЕСТЬ ГЕРОЕВ

Гордым соколам советской страны — отважным летчикам Чкалову, Байдукову и Белякову—и их героическому, беспримерному дальнему перелету посвящает сегодня свою работу Центральный парк культуры и отдыха имени Горького.

В 21 час в культбазе состоится вечер, посвященный героическому перелету. На вечере выступят конструктора — участники создания самолета «АНТ-25».

В десяти местах парка вывешены большие карты с маршрутом перелета. Конструктора и инженеры Центрального аэрогидродинамического института будут проводить у этих карт беседы.

В массовой игре «по трассе героев» примут участие тысячи детей. Они совершат «путешествие» по всем этапам перелета, устроенным на территории парка.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

○ **Автобусное сообщение** введено в 155 городах Союза. В этом году автобусы начали работать в Вологде, Ворошиловске, Нукусе, Луге, Ойрот-Туре, Саранске и Липецке.

○ **В Западно-Сибирском крае** строятся 50 детских яслей, 7 молочных кухонь, 8 родильных домов.

○ **Исполнилось 5 лет существования Свердловского государственного медицинского института,** в стенах которого проф. А. Ю. Лурье разработал и осуществил способ обезболивания родов. Народный комиссар здравоохранения СССР тов. Каминский за особо полезную работу премировал месячным окладом профессоров А. Ю. Лурье, А. П. Лаврентьева и других.

○ **Одиннадцать студентов Тифлисского индустриального института,** совершающие комбинированный поход по маршруту Тифлис—Москва, вчера вышли пешком из Ростова-на-Дону. За месяц они 400 километров проехали верхом на лошадях, 380 километров—на яхте и 500 километров—на велосипедах.



Герой Советского Союза В. С. Молоков.

Снимок сделан в Красноярске специальным фотокорреспондентом «Правды» В. Теминым.

Круговой арктический перелет Молокова

УСТЬ-КУТ, 23 июля. (Спец. корр. «Правды»). В восемь часов утра по местному времени мы простились с маленькой гостеприимной Кежмой, а скоро осталась позади и Ангара. Молоков вел самолет на высоте 1.400 метров, над сплошной тайгой. Внизу — ни единого ручейка. Тайга, дремучая тайга. Тайга дымилась легким утренним туманом и ходила волнами. Сверху казалось, что шумит, волнуется широкая, зеленая степь. Всмотревшись, замечаешь трущобы леса, непроходимые чащи.

Вдруг внизу, под крылом самолета блеснула солнечная река. Это была Лена. В 11 часов утра мы опустились в Усть-Куте — районном селе на Лене. Заправляемся бензином и летим дальше.

Б. Горбатов.

ВЕЧЕР ПАМЯТИ А. М. ГОРЬКОГО

Союз советских писателей СССР совместно с Центральным парком культуры и отдыха организует вечер, посвященный памяти Алексея Максимовича Горького. Вечер состоится 26 июля в Зеленом театре парка.

О жизни и творчестве А. М. Горького на вечере расскажут И. Бабель, Петр Заломов (герой повести «Мать»), Вс. Иванов, В. Киршон, народный артист республики В. И. Качалов, Гасем Лахути, И. Минц, С. Маршак, М. Погребинский, К. Радек, В. Ставский, А. Фадеев, проф. Федоров, С. Фирин.

Заключительная часть вечера отводится художественной программе, составленной из отрывков отдельных произведений Горького.

На вечер приглашается 20 тыс. рабочих и работниц предприятий столицы. (ТАСС)

ПОДНЯТА ЗЕМЛЕЧЕРПАЛКА «ЧЕРНЫШЕВСКИЙ»

ЛЕНИНГРАД, 23 июля. (Корр. «Правды»). Экспедицией подводных работ особого назначения 23 июля поднято с 30-метровой глубины морское землечерпательное судно «Чернышевский».

Землечерпалка «Чернышевский» затонула в ночь на 1 июня 1935 года в районе острова Малый Жижгуй во время сильного шторма.

ДЕЛЕГАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННИКОВ НОВОЙ ЗЕМЛИ

Завтра в Москву приезжает из Архангельска делегация лучших промышленников Новой Земли. В составе делегации пять человек — двое русских и трое ненцев, впервые посещающих столицу.

Самому пожилому члену делегации — ненцу Ивану Литкову 60 лет. Литков является председателем Новоземельского островного совета. Несмотря на большую загрузку работой (по делам совета ему пришлось в этом году проделать по острову около 4.000 километров на собаках), он выполнил план добычи пушнины на 350 проц.

Ненец Аким Пырерко выполнил план на 700 проц., ненец Проня Литков — на 300 проц.

Русские члены делегации также могут похвалиться большими успехами. Василий Коселков перевыполнил план заготовки пушнины в 12 раз. Комсомолец Павел Журавлев дал 750 проц. плана. Он едет в Москву на призыв, везя с собой самые лучшие отзывы новоземельских организаций. Журавлеву пришлось прожить четыре года одному на Карской стороне острова. Он проявил исключительный героизм, спасая в распутицу одного товарища, заболевшего цынгой. Во время поездки за больным тов. Журавлев потерял почти всех своих собак, но больного спас.

109 КУРОРТОВ

В мае этого года исполнилось 15 лет со дня постановления Совета Народных Комиссаров об организации в СССР домов отдыха, возникших еще за год до этого по мысли Владимира Ильича Ленина.

Первые дома отдыха были организованы в дачных местностях под Петроградом и Москвой. Затем инициативу столицы подхватили все крупные города страны. В 44 пунктах СССР в 1925 г. насчитывалось уже 543 дома отдыха на 36.000 мест. В 1929 г. через дома отдыха прошло уже свыше 600 тыс. трудящихся, в 1935 г.—около полутора миллионов.

Одновременно быстро росли в стране курорты. Сейчас в СССР функционируют 25 курортов общегосударственного и 84 курорта местного значения. На курортах—около 60 тыс. санаторных коек. Через все курорты в 1919 г. прошло 5 тыс. больных, в 1920 г.—45 тыс., в 1921 г.—75 тыс. По данным Всероссийского об'единения курортов, в этом году курорты СССР обслужат около 900 тыс. больных. (ТАСС).

ВЫСТАВКА РИСУНКОВ ИРАНСКИХ ДЕТЕЙ

Вчера днем в помещении Центрального дома художественного воспитания детей открылась выставка рисунков иранских детей. Представлено 176 рисунков акварелью и цветными карандашами — работы детей от пяти с половиной до шестнадцати лет. На открытии выставки присутствовал весь состав иранского посольства во главе с послом г-ном Сепахбоди.

После осмотра выставки нарком просвещения РСФСР тов. Бубнов обратился к иранскому послу г-ну Сепахбоди с просьбой передать искреннюю благодарность министру народного просвещения Ирана г-ну Хикмету, приславшему в подарок эту коллекцию детских рисунков. Гости ознакомились с постоянно действующей при Центральном доме международной выставкой детского рисунка, пополнившейся за последние месяцы рисунками детей Китая, Уругвая и Латвии.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ АНГЛИЙСКОГО ФИЗИКА

ЛЕНИНГРАД, 23 июля. (ТАСС). Видный английский физик Герни (Бристольский университет) прислал Ленинградскому научно-техническому издательству письмо, в котором предлагает выпустить на русском языке его последнюю работу «Электролитическая теория ионов». Эта работа еще нигде не опубликована.

В прошлом году в СССР уже был выпущен труд Герни, переведенный прямо с рукописи. Книга была издана одновременно в Ленинграде и Кембридже (Англия).

ОЧКОВТИРАТЕЛИ И ЛИБЕРАЛЫ

В Красноярском лесозаготовительном тресте дела шли неважно: первый, самый ответственный квартал заканчивался, а план еще не был выполнен. Тем не менее управляющему трестом Сударикову очень захотелось отрапортовать. Плохо работающий Судариков возжаждал наград и поощрений, вовсе им не заслуженных.

Для этого была проделана хитроумная комбинация: к вывезенной древесине первого квартала была присоединена вывозка древесины за несколько дней апреля, и квартальный план, как по волшебству, оказался выполненным. Иначе говоря, было фиктивно приписано 100 тысяч кубометров древесины (или 6 процентов квартального плана!).

Управляющий трестом Судариков пошел, следовательно, на сознательный обман государства.

Зная по опыту прежних лет, что Наркомлес не сумеет докопаться до истины, Судариков сам подписал рапорт Наркомлесу, а рапорт краевым организациям поручил подписать специалисту Гаркушу—начальнику планово-производственного сектора. Расчет был прост: краевые организации под боком, они, чего доброго, разгадают «секрет» скоропалительной победы, и тогда в ответе будет Гаркуш, подписавший жульнический рапорт, а он, Судариков, сумеет укрыться от ответственности.

Все было задумано очень тонко. Судариков даже переоценил бдительность краевых организаций Красноярска. Они и не подумали усомниться в цифрах лесозаготовительного треста и за подписями секретаря крайкома ВКП(б) тов. Акулинушкина и председателя крайисполкома тов. Рещикова послали рапорт ЦК партии и правительству о выполнении плана лесозаготовок.

Только в Москве было вскрыто очковтирательство Сударикова и его соратников.

Казалось бы, что обманщики государства, пойманные с поличным, должны быть примерно наказаны.

Однако жизнь показала, что в Наркомлесе сидят люди, весьма бережно относящиеся к обманщикам. По приказу, подписанному тов. Лобовым, больше всего досталось второстепенному очковтирателю—Гаркушу: его сняли с работы, а главный обманщик — Судариков фактически избежал ответственности, получив деликатное «на вид».

Более того, главному обманщику—Сударикову благодушно разрешили наказать других подчиненных ему обманщиков и «наложить на них взыскания».

Орган Наркомлеса «Лесная промышленность», напечатав беззубый приказ своего наркомата, в свою очередь не счел нужным ударить по очковтирателям. Это тем более странно, что редактору «Лесной промышленности» тов. Флеровскому должно быть известно: в лесозаготовительной системе Наркомлеса случаи очковтирательства вовсе не единичны.

Таким образом, либералы помогли очковтирателям.

Уроки Красноярского треста наглядно показывают нежелание и неумение руководителей Наркомлеса бороться с обманщиками государства.

Одеколон на нелегальном положении

АЛМА-АТА, 23 июля. (Корр. «Правды»). Жители Алма-Ата были приятно поражены, когда дома и базары стали посещать услужливые продавщицы, любезно предлагавшие богатый ассортимент различных парфюмерных и косметических товаров ТЭЖЭ. Потребитель избавился от «удовольствия» бегать за два—три километра на центральную улицу, чтобы купить коробку зубного порошка, флакон одеколона или кусок туалетного мыла. Домохозяйки, завидев желтые кофточки продавщиц ТЭЖЭ, выходили им навстречу, приглашая зайти в квартиры. Бойко шла торговля разносчиц и на базарах. Колхозница могла без всяких хлопот купить, сидя на возу, мыло, одеколон, пудру. Каждая продавщица—их в городе насчитывалось больше сорока—продавала ежедневно товаров на 200—400 руб.

Но это отличное начинание неожиданно было встречено в штыки заведующим алмаатинским городским отделом внутренней торговли Нечитайло. Он решил всеми мерами бороться с крамольниками из ТЭЖЭ. В конце июня на арену борьбы выступила и милиция. Ежедневно с утра милиционеры стали азартно охотиться за разносчицами ТЭЖЭ.

Ларчик открывается просто. Потребитель упорно отказывается покупать в магазинах недоброкачественное кустарное мыло местного производства. Горвнуторг сильно озабочен срывом плана. В поисках выхода решили всячески прижимать торговлю ТЭЖЭ. Авось потребитель станет покупать вместо хорошего мыла всякую дрянь.

Народный комиссар внутренней торговли Казахской АССР тов. Дивеев дал обещание «разобраться». Однако положение на торговом фронте без перемен. Продавщицы ТЭЖЭ до сих пор с опаской оглядываются, когда мимо проходит милиционер.

МОРСКОЙ ПЕРЕХОД ЖЕН КОМАНДИРОВ

ОДЕССА, 23 июля. (Корр. «Правды»). В 5 часов вечера в Одесский порт прибыли жены командиров Черноморского флота, совершающие отважный переход на шлюпках по маршруту Севастополь — Одесса—Севастополь. За 7 суток они сделали половину пути — прошли на парусах и на веслах 225 миль.

— Погода мало благоприятствовала нашему переходу, — рассказывает командир перехода тов. Буряк.—Сразу же после выхода из Севастополя шлюпки попали в крупную зыбь. Дул встречный ветер. В таких условиях мы шли до Евпатории в течение 1½ суток.

Особенно тяжел был переход Каркинитского залива. На море—полный штиль. Солнце жгло неимоверно. Температура воды достигала 26 градусов, воздуха—35 градусов. В такой зной мы шли двое суток открытым морем вдали от берегов.

В Одессе жены командиров пробудут два дня. 25-го они выходят в обратный путь до Севастополя.

НА РЫБАЦКИХ ЛОДКАХ ЧЕРЕЗ КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

АШХАБАД, 22 июля. (Корр. «Правды»). Колхозники-туркмены, совершающие переход на маленьких рыбацких лодках-таймунах из Красноводска в Москву, прошли самый трудный участок пути в 900 километров через Каспийское море. Сейчас они идут Волгой, приближаясь к Астрахани.

Колхозники волжских сел радушно встречают рыбаков-колхозников—туркмен, удивляясь смелости их перехода через море на таких маленьких лодках.

В форте Александровском—крупном рыболовецком центре—участники перехода сделали остановку. Здесь когда-то жил в изгнании великий поэт украинского народа Тарас Шевченко. В телеграммах на имя товарищей Косиора, Постышева, Мирзояна и Исаева рыбаки-туркмены вносят предложение о переименовании форта Александровского в форт Тараса Шевченко.

ОПОЛЗЕНЬ

СТАЛИНГРАД, 23 июля. (Корр. «Правды»). В ночь на 22 июля у тракторного завода произошел громадный оползень крутого берега речки Мокрая Мечетка (приток Волги). Участок земли в 17.000 квадратных метров подвинулся на большое расстояние и осел почти на 25 метров. Оползнем разрушены полотно под'ездной железной дороги и 8 домов рабочих тракторного завода. Человеческих жертв нет.

ПРОИСШЕСТВИЯ

❉ **Взрыв трехдюймового снаряда.** 22 июля в колхозе имени Буденного, Палкинского района, Псковского округа, вспыхнул пожар. На место происшествия выехала команда Палкинской машинно-тракторной станции во главе с директором станции Игнатьевым и его заместителем Шушпановым. Пожар был быстро ликвидирован. Когда тушили последний сарай, принадлежащий гражданину Петрову, раздался взрыв. Взорвался трехдюймовый снаряд, сохранившийся в земле со времен гражданской войны. Взрывом тяжело ранен находившийся в это время в сарае Шушпанов. Доставленный в больницу, он через час умер.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-15-93; Партийный — Д 3-10-93; Сов. строит. и Кр. Армия — Д 3-10-94; Сельхозотд. — Д 3-10-95; Промышленность и транспорт — Д 3-11-04; Торгово-финансовый — Д 3-10-84; Иностранный — Д 3-11-00; Информация — Д 3-15-90; Письма рабоч. и колхоз. — Д 3-10-98; Школы печати — Д 3-30-76; Школа, наука и быт — Д 3-10-99; Искусство — Д 3-11-00; Местная сеть — Д 3-15-47; Фельетоны — Д 3-15-86; Критика и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационный — Д 3-10-91; Секретариат редакции — Д 3-15-84; Корреспондент. бюро — Д 3-15-89; Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О неполучении газеты в срок сообщать по телефонам Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—43125. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 621.